Diário de Lisboa

ANO 64 N.º 21 614
Novembro 1984
Terça-feira
20
30$00

Fundador **Joaquim Manso** Director **A. Ruella Ramos** Director-adjunto **Fernando Pitelra Santos**

Querida RTP

Monopólio de Estado ou sector em vias de «desregulação»? Falar de televisão em Portugal é, ainda e sempre, falar da RTP. Palma Ferreira criou na empresa um gabinete de prospectiva, para a «devolver aos profissionais» e para que estes desenhassem vários cenários possíveis de desenvolvimento e expansão da televisão nacional. O gabinete entregou o seu trabalho à administração e ao Governo — e desde aí nunca mais se ouviu falar dele. Talvez porque, entre outras coisas, o gabinete concluía que a RTP não pode continuar a viver como tem vivido na dependência estrita do Governo. Como nos diz um nosso entrevistado de hoje, Fernando Lopes, «o Governo nomeia o presidente da RTP como se estivesse a nomear mais um ministro». E, evidentemente, há quem, nestas circunstâncias, continue a aceitar ser nomeado para o cargo...

Mas os problemas da televisão não se limitam aos aspectos estritamente políticos. A RTP está a ver aproximar-se a transmissão de programas por satélites, mas a participação nacional nos custos de um satélite que cobrisse o território do continente atingiria, numa primeira fase, os 40 milhões de contos. Por quanto ficaria para o consumidor de televisão, a chave de descodificação que permitiria receber tais programas?

A RTP é alvo da cobiça de empresários privados que dizem querer «fazer televisão», mas que esperam aproveitar o seu «hardware». O próprio Patriarcado, que reclama um canal próprio, nunca explicou publicamente que relação negocial pretenderia — caso ele lho fosse concedido — manter com a RTP.

Também as televisões por cabo, que poderiam interessar as autarquias maiores e mais dinâmicas, representam em Portugal investimentos que escapam totalmente à nossa capacidade actual.

Estaremos nós condenados a consumir, cada vez mais, os enlatados mais baratos que circulam, em quantidades cada vez maiores, nos «mercados internacionais do lixo televisivo»? Estaremos condenados a comprar receptores preparados para receber uma dúzia de estações, mas a só poder ligá-los para um de dois canais? E, neste caso, está o segundo canal condenado a permanecer no seu lugar de pálido eco do primeiro, a que Proença de Carvalho o remeteu?

Hoje, metade do país tem já resposta para estas questões: é a televisão espanhola. Porém, por melhores que venham a ser as nossas relações com os nossos vizinhos, dificilmente essa poderá ser defendida como uma solução «nacional» para a crise de meios, para a crise de estatuto e para a aparente falta de futuro da televisão portuguesa. O «DL» abre hoje, sobre estas matérias, uma «frente de informação» que fornece aos leitores novos instrumentos de reflexão. E se dá que pensar, aquilo que fomos apurando...

Entrevista com Fernando Lopes na página 10

Depósitos a mais, créditos a menos

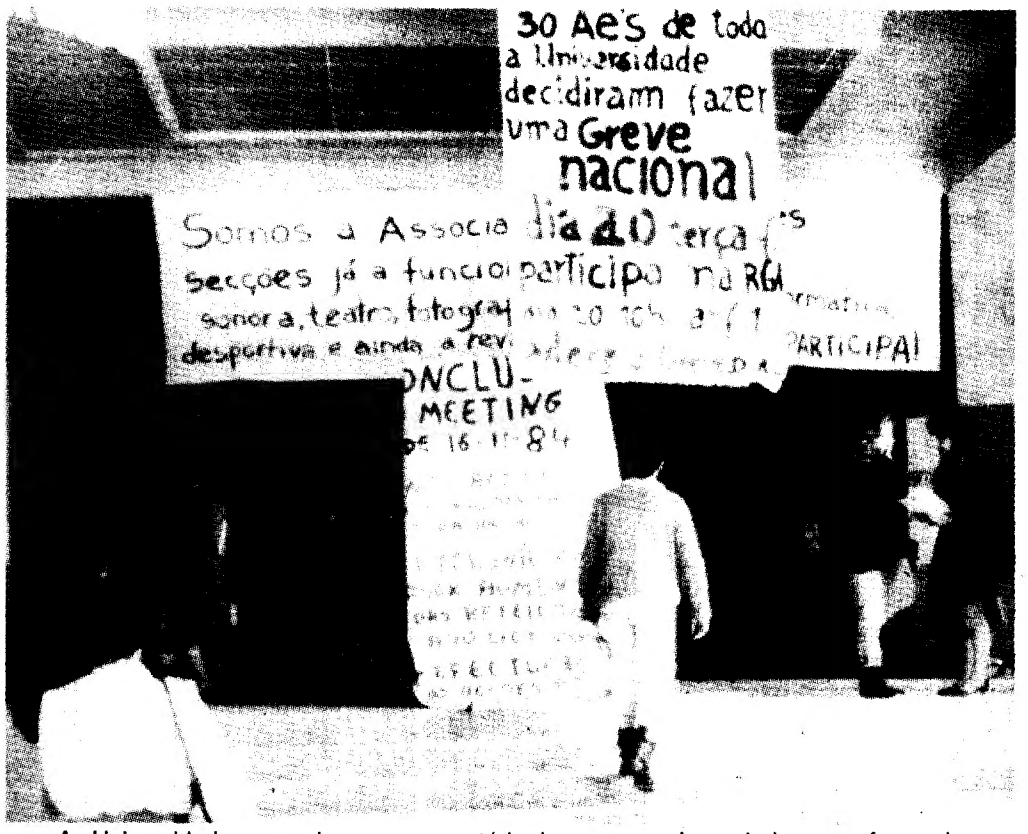
Banca está a sufocar

- **Bonificações atribuídas por força da lei e não cobertas pelo Estado atingem, só na Caixa Geral de Depósitos, 24 milhões de contos e no Crédito Predial 50 por cento do capital social.**
- **A baixa de um por cento nas taxas de operações activas principais com a manutenção das taxas das operações passivas custou ao conjunto da Banca 18 milhões de contos.**
- **A margem entre os juros a favor e os juros a cargo de um dos maiores bancos, o BNU, baixou de 2,11 milhões de contos em 82 para 873 mil em 83.**

Pág. 6

Contra a subida do preço das refeições

Universidade parou mesmo



As Universidades cumpriram a convocatória de greve geral para hoje, como forma de protesto contra a portaria do ministro da Educação que aumenta o preço das refeições nas cantinas. Coimbra e Minho a 100 por cento, Porto, Lisboa e Évora com percentagens respectivamente de 97,95 e 96 por cento, com tendência para aumentar durante o dia, são os números do protesto.

Pág. 9

Uma das explosões verificadas nos depósitos de gás da capital mexicana (Telefoto UPI/NP/DL)

Quando os depósitos de gás começam a arder

- **500 mortos na cidade do México?**
- **Habitantes calcinados enquanto dormiam**
- **Incêndios parecem dominados**

Pág. 13

UNITA desiste da "operação kwanzas falsos" em Portugal 20

comunicação social

Casa da Imprensa — eleições em Dezembro

Caixa de Previdência de Profissionais da Imprensa de Lisboa (Casa da Imprensa): o mandato da direcção está a chegar ao seu termo, realizando-se eleições no próximo mês de Dezembro, com vista ao triénio de 85/87.

Realizados os programas a que se propusera, a direcção, consciente de ter cumprido o seu dever, passará o testemunho àqueles dos consócios que, com pleno sentido das responsabilidades, se achem capazes de continuar a obra de solidariedade social da instituição.

Consócios que, com as respectivas listas de candidaturas (subscritas por um mínimo de 25 assinaturas), a apresentar durante o mês de Novembro, deverão elaborar (se é que já não elaboraram) um Programa de Acção para 1985 e o correspondente Orçamento, uma vez que, de acordo com as disposições legais e estatutárias, a AGE elegerá os órgãos sociais e (naturalmente) aprovará o Plano e o Orçamento da lista vencedora.

Em resultado da acção desenvolvida entre 1977 e 1983, aqui ficam alguns dos mais significativos indicadores:

A massa associativa duplicou; os fundos permanentes e de reserva cresceram 62%; os depósitos a prazo e os móveis e utensílios (totalmente amortizados) quadruplicaram de valor; o valor do subsídio de funeral foi multiplicado por 10; e a complementaridade do esquema de acção médico-social foi valorizado.

"Preto e Branco" — nova revista às quartas-feiras

O jornalista Carlos Castro, que se tornou conhecido como colunista social, é o director de uma nova revista chamada «Preto e Branco», que amanhã inicia a sua publicação.

Ao contrário do que o seu nome indica, «Preto e Branco» insere muitas páginas a cor e sairá, como semanário, com 52 páginas ao preço de 100 escudos.

Carlos Castro define «Preto e Branco», que esta tarde foi apresentada à Imprensa como a «primeira revista social portuguesa», uma vez «que não se vai dedicar à fofoca», mas, sim, contar «o que se passa a nível dos homens e mulheres que trabalham».

Colaboram em «Preto e Branco», entre outros, Júlio Isidro, César de Oliveira, João Carlos Abreu, Maria Elvira Bento, Rui Oliveira e Luís Salgado.

Ana Maria Lucas ocupa a primeira página do número de estreia de «Preto e Branco» a propósito de uma reportagem sobre o que é que as antigas «Misses» Portugal fazem hoje em dia. Na mesma edição inserem-se reportagens sobre Mercedes Balsemão e sobre Raquel Welch.

Cabopress: novas etapas de cooperação com ANOP

O secretário de Estado cabo-verdiano para a Comunicação Social, Corsino Fortes, acordou com a Direcção-Geral da ANOP novas etapas de cooperação com a agência cabo-verdiana de notícias, Cabopress.

O apoio da ANOP à Cabopress nas áreas de Informação, técnica e de formação de pessoal, foi programado mais em pormenor, numa série de acções decorrentes do acordo global de cooperação, assinado em Outubro entre a ANOP e a agência cabo-verdiana.

Profissionais da ANOP nas várias áreas da cooperação acordada vão deslocar-se, proximamente, a Cabo Verde para a implementação das últimas acções com vista ao arranque próximo da actividade da Cabopress.

A Agência Noticiosa Portuguesa elaborou, a pedido do Governo de Cabo Verde, o projecto de estruturação orgânica de todos os serviços da Cabopress, que, dentro de poucos meses, terá a sua emissão ligada à Agência Pan-Africana de Informação (PANA).

Soviéticos com ANOP, "PJ" e "JN"

Uma delegação de jornalistas soviéticos, que se encontra de visita a Portugal, almoçou na passada segunda-feira no palácio de Cristal do Porto comm jornalistas da ANOP, «O Primeiro de Janeiro e «Jornal de Notícias» e vereadores da autarquia local.

A delegação, composta por três profissionais, encontra-se em Portugal a convite do Sindicato dos Jornalistas.

No final do almoço, um vereador que representava o presidente da Câmara, Paulo Valada, entregou aos três visitantes uma medalha da cidade do Porto, e a delegação, por sua vez, retribuiu com um calendário alusivo à paz.

Morreu Barradas de Oliveira

O jornalista Barradas de Oliveira, antigo director do «Diário da Manhã» e da «Época», faleceu hoje de madrugada em Lisboa, com 72 anos. Manuel Gomes, que utilizava o pseudónimo de Barradas de Oliveira, faleceu no Hospital da Cruz Vermelha, após prolongada doença.

Barradas de Oliveira, que se destacou pela sua política editorial ultranacionalista, foi o último director do jornal «Época», órgão da Acção Nacional Popular, que substituíra o «Diário da Manhã». O jornal foi encerrado após o 25 de Abril de 1974.

Foi editor e secretário da Direcção do «Diário Popular» e chefe de Redacção de «Fradique» e «Acção», tendo ainda colaborado em vários jornais e revistas.

Em 1949 fundou, com Dutra Faria, a ANI, que se transformou depois do derrube de Marcelo Caetano na ANOP.

Barradas de Oliveira era pai do actual director-adjunto da agência ANOP, António Santos Gomes, funcionário da agência desde a sua fundação.

trabalho

Depois de Setúbal

Portalegre anuncia jornada de luta para o dia 29

A União dos Sindicatos de Portalegre decidiu convocar para o próximo dia 29 uma jornada distrital de luta, que inclui concentrações e manifestações em Avis, Alter do Chão, Sousel, Campo Maior, Ponte de Sor. Para a véspera, dia 28, fora marcados plenários inter-concelhios de dirigentes, delegados e activistas sindicais, a realizar em Elvas e Portalegre.

Estas decisões, tal como a tomada há dias em Setúbal e que aponta para uma acção de massas no mesmo dia, surgem na sequência da Conferência pelo Direito ao Trabalho, pelas Liberdades Sindicais e Democráticas, promovida pela CGTP em vários pontos do País e que teve como tónica o «repúdio frontal» do pacote laboral e da Lei de Segurança Interna.

Recorde-se que um dirigente nacional da Intersindical, na sua intervenção na sessão da conferência em Setúbal afirmara que se avizinhava «lutas bastante duras», em face da constação de uma «ofensiva global do Governo», que visa «restaurar o poder dos monopólios e latifúndios».

De referir que, como já noticiámos, estão também marcadas para o próximo dia 28 jornadas de luta dos sectores dos metalúrgicos e da Função Pública.

Plenário de ORT's em Lisboa

Entretanto, dirigentes sindicais de vários sectores de actividade, entre os quais o dos metalúrgicos. têxteis, comércio, químicos, hotelaria e construção, decidiram em reunião que decorre na União dos Sindicatos de Lisboa (USL) a realização de dois plenários de ORT's, o primeiro dos quais decorre esta tarde nas instalações do Indep, no Poço do Bispo (zona Oriental de Lisboa). Para amanhã está previsto outro plenário nas instalações do Sindicato dos Maquinistas Práticos (zona Ocidental).

Estas acções visam analisar situações como os salários em atraso e a repressão: a falência e o encerramento das empresas as liberdades sindicais e direitos dos trabalhadores; e o aumento do custo de vida.

Nesses encontros, serão propostas formas de luta a desenvolver pelos trabalhadores e população naquelas zonas da cidade.

Na reunião que decorreu na USL, os dirigentes sindicais, para além de constatarem o constante agravamento das condições de vida e o **boicote** das reivindicações dos trabalhadodres por parte do Governo e do patronato, denunciaram a intensificação da repressão e o crescente número de empresas coms alários em atraso, «levando trabalhadores a situações de fome e miséria».

Mulheres são as principais vítimas do desemprego — *conclui um encontro no Funchal*

O II Encontro das Mulheres Trabalhadoras na hotelaria e similares, realizado no Funchal, concluiu que os Governos devem tomar medidas eficazes no campo da habitação, ensino, cultura e transportes, que assegurem uma vida digna.

O encontro organizado pelo Sindicato dos Trabalhadores na Hotelaria, Turismo, Restaurantes e Similares da Madeira, analisou os múltiplos problemas que afectam as mulheres trabahadoras no trabalho, sociedade e participação na vida sindical.

Foram aprovadas moções sobre o aumento do custo de vida, os salários em atraso, condições sociais, pacote laboral, e lei de Segurança Interna, sendo eleita a comissão de mulheres do sindicato e os delegados ao III Congresso da Federação dos Sindicatos da Indústria Hoteleira e Turismo.

O II Encontro regional que exige a não aprovação das projectadas leis dos despedimentos, do trabalho temporário e revogação da lei dos contratos a prazo, concluiu que as mulheres «são as principais vítimas dos contratos a prazo, do desemprego, constituindo cerca de 70 por cento dos desempregados.

Conferência Internacional

A mulher portuguesa ocupa postos de trabalho de menor qualificação devido ao analfabetismo, a ausência de formação e de infra-estruturas de apoio à maternidade — sustenta um documento da CGTP, que vai ser apresentado por Odete Filipe, do Conselho Nacional e do Departamento de Mulheres da central sindical, numa conferência internacional sobre os problemas da mulher trabalhadoras, que decorre até amanhã na Hungria.

Esta conferência, que foi organizada pela Federação Mundial dos Sindicatos no âmbito da «Década da Mulher», conta com o apoio da Organização das Nações Unidas (ONU).

"Situação sombria" nos transportes

A coordenadora das organizações sindicais do sector dos transportes cincluiu que, a não ser modificada a «situação sombria» existente nas empresas, verificar-se-á «o colapso a curto prazo». Esta conclusão resultou de uma reunião efectuada na Festru tendo a coordenadora decidido «desenvolver todas as acções no sentido do sexlarecimento dos trabalhadores e da população e da sua mobilização» em defesa de um sector nacionalizado «que presta um serviço indispensável ao País e aos portugueses».

Um comunicado da coordenadora denuncia a existência de uma «política concertada» entre conselhos de gerência e Governo, no sentido de aniquilar as empresas dos transportes.

Em resultado dessa política, diz a coordenadora, «é previsível a progressiva degradação da qualidade dos transportes, o aumento das tarifas degradando ainda mais as condições de vida dos utentes, a diminuição dos salários reais dos trabalhadores e a instauração dentro das empresas de um clima de insegurança e ilegalidade que nada tem a ver com o Portugal democrático e com o quadro legal definido pela Constituição e pelas leis do trabalho».

Queirós Martins aos ferroviários

"O próximo ano vai ser tão mau como 1984"

«Os problemas estruturais e conjunturais da empresa continuam por resolver, tal como há um ano», afirmou o presidente do Conselho de Gerência da C, Queirós Martins, num almoço que reuniu, nos arredores da Pampilhosa, os vencedores do Concurso das Estações Floridas-84.

«A situação financeira da CP é má, atingindo um volume que nos preocupa, e aos poderes públicos. Em 1985 vamos ter um ano tão mau para a empresa como 1984 o foi», acrescentou.

Sublinhando que a «CP vai ser aquilo que nós, os que trabalhamos nela, quisermos», o presidente do Conselho de Gerência da CP revelou alguns dados positivos de exploração do ano em curso. O transporte de mercadorias conheceu um aumento da ordem dos 25 por cento, incidinco, principalmente, sobre piritas, fuel-oil, cimento, pasta de papel e madeiras (nestes dois últimos casos, na ordem dos 480 por cento). O aumento global e passageiros, por seu turno, e não considerando o transporte suburbano, registou no corrente ano um aumento da o dem dos 8 por cento, afirmou ainda Queirós Martins.

Os maiores problemas da empresa – infra-estruturas, material circulante e outros – foram, também, abordados.

Sindicato alemão apoia ameaçados da TAP

Um Sindicato alemão-federal dos Trabalhadores das Companhias Aéreas apoia os empregados da TAP – Air Portugal ameaçados de despedimento na RFA – foi anunciado em Francoforte.

Esses despedimentos foram recentemente previstos em virtude de a empresa aérea portuguesa tencionar encerrar escritórios na Alemanha Federal e em Berlim Ocidental, em virtude de uma política de contenção de encargos.

O conselho de empresa – uma espécie de comissão de trabalhadores, mas com direito de co-gestão, à luz da RFA – considera infundamentada essa decisão, argumentando que apenas nos dez primeiros meses deste ano a TAP vendeu neste País mais 30 por cento de bilhetes do que no ano transacto.

Acrescenta que entre Abril e Setembro foram atingidos os maiores quantitativos desde a existência das agências.

Para além da defesa sindical, os trabalhadores ameaçados de despedimento têm recebido cartas de solidariedade dos seus colegas de diversas companhias aéreas.

Sector de Limpezas pode entrar em greve

O Sindicato dos Trabalhadores de Limpezas admitiu a convocação de «uma ou várias greves», face à disposição das empresas do sector de «abolirem regalias adquiridas e negarem a introdução de novos direitos».

Em comunicado, o Sindicato dos Trabalhadores de Serviços de Portaria, Vigilância, Limpeza e Actividades Similares, acusa as empresas do sector de pretenderem retirar «o subsídio de alimentação e a diminuição do horário de trabalho».

As entidades patronais – acrescenta o texto – «procuram conceder um aumento salarial de 13 por cento».

A disposição de recorrer à greve – diz o comunicado – decorre de directas «aprovadas em 37 plenários a nível nacional em que participaram 1400 trabalhadores».

Hotel Serra da Estrela

A greve de 72 horas cumprida pelos trabalhadores do hotel da Serra da Estrela, do grupo Torralta, registou uma adesão de 99 por cento, segundo a Federação dos Sindicatos da Indústria de Hotelaria e Turismo de Portugal.

Os trabalhadores visaram com a paralisação exigir o pagamento dos salários de Outubro, tendo ainda manifestado a disposição de encetar nova luta, caso o problema não fosse resolvido.

Entretanto a direcção da empresa fez saber que «envida todos os esforços para que os pagamentos sejam efectuados o mais rapidamente possível».

A estrutura sindical, por outro lado, lembra que os salários em questão foram pagos nos estabelecimentos da mesma empresa situados em Lisboa, Tróia, Alvor e Lagos.

Delegação sindical escocesa em Lisboa

Para uma visita de quatro dias, a convite da CGTP, encontra-se, desde ontem, em Lisboa, uma delegação oficial do Congresso dos Sindicatos Escoceses (STUC), chefiada pelo secretário-geral da organização, James Milne. Durante a sua estada no nosso País, a delegação manterá encontros com a Comissão Executiva da Inter, visitará unidades de produção agrícolas e industriais e será recebida por um órgão autárquico.

Alimentação: "arma" de dominação dos povos

Blasco Hugo Fernandes

Presentemente o homem dispõe de grande capacidade produtiva nos diversos sectores da actividade económica, entre os quais se destaca naturalmente a agricultura. Várias são hoje em dia as tecnologias que, devidamente aplicadas e racionalmente integradas e articuladas com outros factores de produção, podem contribuir para o acréscimo dos volumes produzidos nos diferentes domínios do universo agro-alimentar. Variedades de sementes mais produtivas e resistentes às hostilidades do meio, práticas de defesa das culturas e das produções, uso adequado dos recursos naturais e materiais, formas de organização e de gestão das unidades de exploração agrícola, etc. constituem alguns exemplos de tecnologias e de caminhos metodológicos potenciadores da produção agro-alimentar, não só nas regiões tradicionais de cultivo da terra, mas também em novas áreas que, até ao momento presente, têm estado incultas, abrindo deste modo perspectivas para que estas possam ser devidamente cultivadas, se e quando se julgar necessário e conveniente.

Assenta, de certo modo, nesta evolução tecnológica a relativa dinamização que, em termos globais mundiais, se tem verificado no sector agrícola. Sustenta-se no êxito produtivo, à sua custa conseguido em determinados espaços geoeconómicos, a exportação daquelas tecnologias para países que ultimamente se têm caracterizado por baixas, ou mesmo negativas, taxas de crescimento da produção agrícola e alimentar.

Da auto-suficiência à dependência

A repercussão das novas técnicas nas economias agrícolas das nações em vias de desenvolvimento está longe de ser francamente positiva, eficaz e uniforme. Assim, por exemplo, o continente africano, de um modo geral, e o Próximo Oriente acham-se numa posição nitidamente desvantajosa relativamente às médias mundiais e, inclusivamente, dos restantes países em idêntica fase de desenvolvimento, no que se refere ao nível e ritmo de crescimento dos respectivos sectores agrícolas. Tomadas em conjunto, as nações do Terceiro Mundo revelam um défice alimentar grande e crescente, resultante não tanto da relativa exiguidade das taxas de crescimento do produto agro-alimentar, mas sobretudo do facto de estas não se mostrarem ajustadas ao ritmo com que as suas populações se multiplicam.

Com efeito, nos últimos três decénios a produção agrícola e alimentar dos países em vias de desenvolvimento tem aumentado a uma taxa anual média de 3%, mostrando-se esta, contudo, bastante modesta e insuficiente para atenuar os gravíssimos problemas da fome e subnutrição, uma vez que, em última análise, é muito reduzido o ritmo de evolução do produto por habitante (0,4%/ano, em idêntico período). Eis a razão pela qual esses países têm sido forçados a importar uma boa parcela dos alimentos de que carecem para o abastecimento dos seus habitantes. Segundo a FAO (dados publicados em diversos anuários da produção e do comércio), essas importações têm progredido não só em valor absoluto, mas também relativo: em 1979--1981, por exemplo, as percentagens das importações de alimentos, em relação às respectivas produções, foram de 30,5% para o continente africano, de 24% na América Latina, de 36% no Próximo Oriente e de 6,5% no Extremo Oriente. Nem por isso essa dependência externa foi suficiente para responder satisfatoriamente às necessidades das suas populações, tal como o demonstra a evolução recente dos subalimentados nas regiões em vias de desenvolvimento, consideradas globalmente, segundo a FAO, atingiram o número de 490 milhões no ano de 1980, tendo sido de 455 milhões em 1974.

Quem tem a hegemonia?

O problema tomou esta feição sobretudo nas últimas décadas. Na realidade, após o conflito mundial de 1939-1945, os países em vias de desenvolvimento, considerados em conjunto, passaram da situação de exportadores para a de importadores de produtos alimentares. No início dos anos 30, essas nações bastavam-se a si próprias e nos cinquenta anos subsequentes foram transitando, pouco a pouco, da auto-suficiência para a dependência alimentar em relação ao exterior. Com efeito, os dados existentes sobre a evolução das estruturas do comércio mundial de cereais revela que, nos primeiros anos da década de 30, os países em vias de desenvolvimento apresentavam um saldo comercial externo geralmente positivo, assistindo-se a uma viragem no final dos anos 40: actualmente o comércio externo de cereais é, nesses países, negativo, atingindo, para o caso do trigo, os 53 milhões de toneladas (FAO, **Perspectives de l'alimentation,** Roma, 1983).

A estrutura da produção e do comércio mundial neste sector da economia, nomeadamente no que se refere aos produtos estratégicos, esclarece-nos quem detém a posição hegemónica nas trocas internacionais destes géneros. Com a 2.ª posição na produção mundial de vários produtos agrícolas, sobretudo de cereais, e de 1.º lugar como exportador, os Estados Unidos da América exercem praticamente o controlo sobre a alimentação do nosso planeta. Na verdade, este país abastece mais de 80% do mercado mundial de cereais (50% de trigo e de milho). Sendo a alimentação uma das necessidades fundamentais do ser humano, principalmente nos países que não atingiram ainda os níveis indispensáveis, de consumo quantitativo e qualitativo e que se debatem com problemas de auto-abastecimento, o seu controlo por um país (ou por um pequeno grupo de países) pode constituir um instrumento de poder político muito importante nas suas mãos e um poderoso meio de pressão sobre os que se achma numa situação de carência.

De facto, a partir do momento em que se verifique uma dependência agro-alimentar de um país em relação a outro, os géneros alimentícios básicos acabam por se tornar armas que este último país poderá utilizar em dada altura, dirigindo-as contra o primeiro, a fim de obter determinadas concessoes socioeconómicas e políticas. Acontecimentos internacionais não muito distants no tempo têm demonstrado que realmente isto acontece, principalmente se as nações na situação de dependência agrícola e alimentar não dispuserem, em contrapartida, de recursos financeiros suficientes que lhes permitam fazer frente a eventuais pressões económicas e políticas, exercidas pelo detentor da «arma alimentar», isto é, do controlo do comércio mundial dos produtos agrícolas básicos (ou seja os EUA). Uma política de autonomia e de segurança neste sector é, por este facto, indispensável.

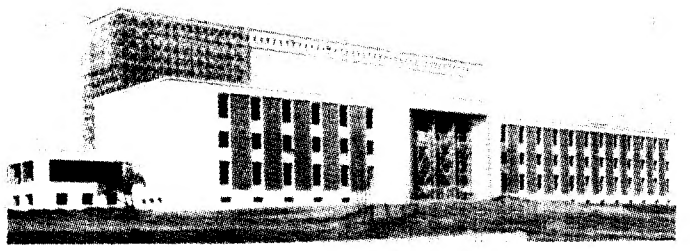
Pensando Portugal

Neste quadro de considerações se deve, em nosso entender, inserir uma política de dinamização e de desenvolvimento da agricultura portuguesa, na medida em que já é elevada a nossa dependência externa no que se refere a alguns bens essenciais. Na verdade, em 1982 por exemplo, cerca de 75% dos cereais, 90% das oleaginosas, 100% do açúcar e 10% das carnes consumidas em Portugal eram de proveniência estrangeira. Dessa dependência externa e da circunstância de as exportações de produtos agrícolas não cobrirem as importações tem resultado um expressivo e crscente défice da balança comercial agrícola: o seu montante atingiu em 1970 os 580 mil contos, tendo subido para 52 milhões de contos em 1980 e para cerca de 100 milhões de contos no ano de 1983.

Estes problemas agro-alimentares nacionais e os anteriormente mencionados do foro internacional não acham solução com a simples utilização de tecnologias com maiores capacidades produtivas. A questão é mais funda, exigindo adequadas estruturas de produção e de consumo, um ajustamento entre a procura efectiva e potencial de produtos agro-alimentares, por um lado, e a oferta, por outro, uma organização socioeconómica que garanta a plena satisfação das necessidades humanas fundamentais. Criam-se assim, simultaneamente, as condições para a progressiva redução do «poder alimentar» dos que detêm a maior parcela da produção mundial de alimentos estratégicos e do respectivo comércio internacional, conduzindo a economia agrícola do país por caminhos do progresso, salvaguardando a independência e os interesses dos portugueses e da economia nacional.

ponto a ponto

Os membros do executivo da Federação Distrital da Guarda do PS deram ontem a conhecer a **Mário Soares** «alguns exemplos de falta de solidariedade» por parte do parceiro do Partido Socialista na actual coligação governamental. Segundo um comunicado do secretariado daquela Federação, Mário Soares, acompanhado de Almeida Santos, reuniu na sede nacional do PS com o executivo daquele órgão regional do seu partido, «que expressamente fez deslocar a Lisboa todos os seus membros». Os dirigentes socialistas da Guarda apresentaram uma exposição pormenorizada dos problemas que afectam a vida político-social do seu distrito, «cuja solução há muito vem sendo adiada, com graves prejuízos para as populações».



A Biblioteca Nacional inaugura no próximo dia 22, às 17 horas, uma exposição de bibliografica, iconografia e cartografia subordinada ao tema «Portugal e a China — cinco séculos de relacionamento», nela figurando espécies, algumas delas de grande raridade, tanto dos seus fundos como, também, da biblioteca da Ajuda. Esta exposição, que assinala a primeira visita a Portugal de um chefe de Estado chinês, o presidente da República Popular da China Li Xiannian, estará patente ao público até 2 de Dezembro, de segunda a sexta-feira, das 10 às 17.30.

A convite do Comité Central do Partido Comunista Português, deslocou-se a Portugal, de 12 a 17 de Novembro, uma delegação do Comité Central do Partido Socialista Unificado da Alemanha chefiada por Werner Felfe, membro do Bureau Político e secretário do Comité Central do PSUA. Integraram ainda a delegação Horst Schumann, membro do Comité Central e primeiro-secretário do Comité Distrital do PSUA de Leipzig, Erich Wetzel, chefe de secção do Departamento de Relações Internacionais do Comité Central e Klaus Kazimirski, funcionário do Departamento de Relações Internacionais do Comité Central. A delegação do PSUA convidou uma delegação do PCP a visitar a República Democrática Alemã tendo o convite sido aceite.

O Presidente da Comissão Regional de Turismo do Douro Sul, António Augusto Santos, deixou de exercer estas funções por ter sido nomeado chefe de gabinete do actual presidente da Assembleia da República, Fernando Amaral. O lugar que António Augusto Santos ocupava em Lamego passa a ser preenchido por António Pereira da Silva, ex-membro da comissão executiva da mesma região.

A acção desenvolvida pelas Forças Armadas no dia **25 de Novembro de 1975,** na «defesa do país e do regime democrático», será evocado este ano na Força de Fuzileiros do Continente, no Alfeite. A cerimonia, na qual o chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, general Lemos Ferreira, proferirá uma mensagem dirigida às Forças Armadas, será presidida pelo Presidente da República, contando com a presença de membros dos diversos órgãos de soberania, chefes militares e outras altas individualidades civis e militares.

O juiz Rui da Fonseca Garcia Pestana foi eleito presidente do Supremo Tribunal Administrativo pelos restantes conselheiros. O novo presidente preenche assim a vaga aberta por limite de idade, pela saída do conselheiro António José Simões de Oliveira. O eleito exercia desde 1979 as funções de vice-presidente do Supremo Tribunal Administrativo, tendo-se licenciado em Direito em 1943.

O chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, general Lemos Ferreira, partiu dia 17 para a Turquia, a fim de efectuar uma visita àquele país; convite formulado pelo seu homólogo turco, general Urug, na sequência da recente reunião do comité militar da NATO efectuada no nosso país. Durante a sua estadia na Turquia, o chefe do Estado-Maior-General visitará diferentes unidades do exército e da Força Aérea daquela país.

Telegramas

Antunes da Silva

Mesmo que disfarce tudo o que tenho a disfarçar aos olhos alheios, sinto-me momentaneamente feliz, só pelo prazer de respirar o oxigénio a saber ao húmus desta terra.

Em Évora há sitios onde gosto de pôr em dia o meu calendário de ideias, no fonético descanso de cuidados mentais, a fim de resguardar o que me resta das minhas andanças psíquicas..

Acoito-me nos arvoredos da Mata, a evitar toda a gente e ninguém. Como se fora um foragido. Daí, esfolho as letras da minha frustração inaugural, logo pela manhã, ao pensar que tenho de me ir embora outra vez. Porque às vezes só venho aqui por horas, clandestinamente envolto na natureza cega dos meus fantasmas. Como um sonâmbulo à procura de um relógio que perdeu. Não procuro os entes familiares, nem os amigos que tanto estimo. Colho as pétalas da minha própria angústia, ao rés da água das fontes. Olho as pedras, admiro e comovo-me com o ar natural das crianças, a vida cheia de realejos secretos que flui no coração adusto desta cidade, absorto nas coisas que se negam por tanto as desejar e depois me enfastiam, mas me puxam, sem tréguas, para evasões líricas mais largas...Este é quase sempre o eco, o lucro pessoal que tenho dos resultados das minhas anónimas e secretas aventuras...

Exactamente: é lá que gosto mais dos ossos que da carne. Os ossos configurados em artérias de pórticos, coruchéus, arcos, catacumbas, os sinos que tocam a rebate por algum fogo num «monte» ou morte de homem conhecido no burgo, e ainda iluminuras e inscrições matizadas em retábulos, frontarias de solares que a Câmara Municipal está tentando restaurar, interiores de adegas abobadadas, casas velhas de muita sombra interior, uma paz que dir-se-ia bíblica e pudibunda, a bafejar a raiz da nosssa continência peninsular como nos conventos cartuxos, que ressumam cheiros de absinto, suores e arrotos frios de padres devassos, cloreto, pasta de gafanhotos esmigalhados à tardinha por loucos varridos, no pino do Estio...

A carne, ah!, a carne é isso do eco das pessoas que se agitam à menor brusquidão da temperatura, o harpejo das folhas das árvores nos jardins, o funambulesco oásis dos becos e das alcárcovas, a horas mortas, o firmamento de cetim que às tantas se transforma na água turva das trovoadas que tanto me picaram a mente de encantos tais no seu mistério cósmico, que hoje não aprecio os céus a tingirem-se doutros tons e cores que não estes que venho encontrar, celulares e movediços, como a alma errante da charneca que Florbela cantou, sentada numa escadinha de mármore de um palácio-sem-vintém, a recolher sons de pífaros de barro, que, diz minha tia Mariana, que a conheceu, tanto gostava.

É em Évora o lugar onde mais me entristece viver e no entanto é onde eu gosto de estar...Sim, senhores! Mesmo que esteja a sorrir para os meus dilectos companheiros, sei que flutuam ameaças circundantes que tentam despedaçar-me a ideia de voltar, humilde e definitivamente à minha matriz.

Cheguei a Lisboa à tarde. Vinha maçado. Havia nevoeiro. A cidade, em si, infunde-me simpatia, mas é em tudo diferente da minha. Até na clássica grandeza que tem de absorver as tragédias que a roem até ao tutano.

Soares inicia hoje visita oficial a Londres

O Primeiro-Ministro Mário Soares, inicia hoje uma visita oficial à Grã-Bretanha, onde estará três dias a convite do seu homólogo britânico, Margareth Thatcher. Acompanham o Primeiro-Ministro a secretária de Estado do Comércio Externo, Raquel Ferreira, o presidente da Comissão de Integração Europeia, António Marta, o vice-governador do Banco de Portugal, Rui Vilar e Rogério Martins, deputado do PSD e membro da Comissão Política dos sociais-democratas e ainda o ex-presidente do CDS e mulher, convidados de Mário Soares.

O chefe do Executivo português terá, ainda hoje, um encontro, em Londres, com Neil Kilnnoch, líder do Partido Trabalhista na oposição, avistando-se depois com representantes da comunidade portuguesa naquele país.

Amanhã, Soares será recebido em audiência pela rainha de Inglaterra, Isabel II, e manterá conversações, ao fim da tarde, com a sr.ª Thatcher.

Na sua deslocação a Londres, Mário Soares avistar-se-á ainda com os líderes do Partido Social Democrata e do Partido Liberal, respectivamente David Owen e David Steel, bem como com o vice-líder do Partido Trabalhista, Roy Hattersley, estando também previstos contactos com o vice-governador do Banco de Inglaterra e o lord mayor de Londres.

Trocas comerciais

As trocas comerciais entre os dois países foram, nos primeiros nove meses do ano, favoráveis a Portugal em mais de 26 milhões de contos, em resultado de exportações que atingiram 82 milhões de contos (15,3 por cento do total exportado) e importações que se cifraram em 55,8 milhões de contos (6,7 por cento do total importado).

De Janeiro a Setembro de 1983, a balança comercial Luso-Britânica era desfavorável a Lisboa em cerca de um milhão de contos pelo que se assistiu no corrente ano a uma clara inversão do comércio entre os dois países, devido principalmente ao acréscimo das exportações portuguesas (mais 67 por cento) para o Reino Unido.

No ano passado, as exportações nacionais atingiram 74,8 milhões de contos, contra 49 milhões em 1982, enquanto as importações se cifravam em 67,8 milhões de contos em 1983 e 58,6 milhões há dois anos.

Em consequência, a balança comercial, que era desfavorável a Portugal em 1982 (-9,5 milhões de contos), foi já no ano passado positiva para o nosso país (mais 7,2 milhões de contos).

O investimento britânico em Portugal, que ocupava a quarta posição em 1983, atingindo os 4,8 milhões de contos, dirige-se sobretudo ao comércio, tendo as indústrias transformadoras menor peso relativo que o verificado no investimento directo estrangeiro de outros países.

Afirmado na Conferência de Estudos Estratégicos:

Portugal "é alvo preferencial em caso de conflito nuclear"

«Alvo preferencial em caso de conflito» – assim classificou o comandante Virgílio de Carvalho a situação estratégica da Península Ibérica, ao intervir, em representação do IDN (Instituto de Defesa Nacional), na IV Conferência Internacional promovida em Lisboa pelo IEEI (Instituto de Estudos Estratégicos Internacionais).

«A Península Ibérica – acrescentou o representante do IDN –, tal como todas as zonas periféricas do continente, constitui um ponto de apoio da potência marítima. É por isso que se fala em desnuclearização das penínsulas Ibéricas e Balcânica e da Escandinávia».

Ainda para Virgílio de Carvalho, os conceitos-chave da Defesa Nacional são «a solidariedade euro-americana, a coesão interterritorial de Portugal e a soberania portuguesa na área geoestratégica de interesse para o País».

Para o contra-almirante **Salgado Alba,** presente na conferência, o problema da integração da Espanha na estrutura militar da NATO dependerá de vários factores entre os quais a «boa vontade da CEE para acelerar a admissão da Espanha e a possibilidade de iniciar negociações com a Grã-Bretanha sobre o rochedo de Gibraltar».

Outro dos intervenientes, **Figueiredo Lopes,** secretário de Estado da Defesa, considerou que «uma Europa mais unida pode garantir um maior empenhamento dos Estados Unidos na segurança europeia, embora ela possa ser enfraquecida perante uma situação de desentendimentos ou de tensões». Lopes defendeu ainda uma maior cooperação europeia no tocante à indústria de defesa e ao desejável equilíbrio entre a Europa e os EUA.

O ex-ministro dos Negócios Estrangeiros **Medeiros Ferreira** lembrou durante a sua intervenção na mesma conferência que a «marginalização» a que os países da Península Ibérica têm sido sujeitos desde a Segunda Guerra Mundial motivou o aparecimento e a manutenção das ditaduras de Franco e Salazar e a política colonial de Portugal.

Gama anti-ibérico

Para **Jaime Gama,** Portugal «deve aceitar-se como país peninsular e recusar-se como país ibérico», pois a «componente marítima da nossa civilização obriga-nos a não olhar apenas para terra».

Portugal – disse – «deve ser um país atlântico, sem ser excessivamente norte-atlântico», devendo por isso «saber também olhar o Brasil e África o Mediterrâneo e o Mundo Árabe e o Oriente».

Na ordem defensiva – considerou, por outro lado, o MNE – «a diplomacia portuguesa subordina-se ao grande princípio de manter a liberdade de Portugal no contexto internacional, procurando contrariar pressões, sejam de ordem económica, diplomática, política, militar ou cultural».

Na ordem ofensiva a política externa orienta-se, segundo Gama, para «afirmar a acção portuguesa no mundo», contando com elementos como o «vasto espaço marítimo e aéreo nas confluências de várias rotas intercontinentais» ou a «presença histórica» que lhe confere «uma credencial de acesso apreciável no relacionamento internacional».

Outros elementos – arescentou – são a existência de «mais de seis milhões de portugueses emigrados e de luso-descendentes» e a «reconciliação com o mundo democrático ocidental, com África e demais países do Terceiro Mundo, prosseguindo uma política de relacionamento correcto e preciso com o Leste, o que o torna um país credor de uma grande simpatia à escala mundial».

Jaime Gama referiu ainda os objectivos prioritários da política externa portuguesa, entre os quais, em primeiro lugar, a integração europeia, seguida da NATO, África, mundo árabe, América Latina, Japão e EUA.

Presidentes de Câmara não poderão ser deputados...

ANASD entra em pé de guerra

A Associação Nacional dos Autarcas Sociais-Democratas acusou hoje a maioria parlamentar de «escandalosa tentativa» para «silenciar as incómodas vozes dos autarcas, em geral, e dos presidentes municipais, em particular».

Em seu entender essa tentativa está contida no projecto de lei 392 do estatuto do deputado, que pretende incompatibilizar o exercício do mandato do deputado com as funções de Presidência de Câmara Municipal.

Em comunicado ontem distribuído, a ANASD entende que «é o eleitorado que se deve pronunciar sobre a exequibilidade das duas funções em relação a determinada pessoa, ajuizando do mérito do trabalho desenvolvido em cada uma delas, e não os políticos lisboetas, apenas porque consideram os presidentes das câmaras incómodos para o Poder instalado e para o próprio sistema».

Se o projecto de lei vingar, o Conselho Directivo da ANASD apela, desde já, a todos os presidentes de câmara do PSD e de todos os partidos democráticos, «para que não mais façam quaisquer campanhas eleitorais legislativas, integrados em listas de candidatos partidários à Assembleia da República».

O comunicado lamenta que as verbas para o fundo de equilíbrio financeiro das autarquias «não tenham sido consentâneas com a tão apregoada admiração pelo trabalho desenvolvido pelos municípios portugueses».

Os autarcas sociais-democratas exigem do seu grupo parlamentar, em particular, e da Assembleia da República, em geral, «a adequação das verbas a transferir para os municípios à dura realidade das suas competências — bem mais profícuas para os cidadãos que as da esmagadora maioria das empresas públicas nacionais».

A ANASD lembra aos responsáveis autárquicos e nacionais do PS «que tem produzido algumas extemporâneas e bizarras considerações sobre as eleições locais de 1985 — considerando como sua prioridade estratégica fundamental o combate àquele que consideram ser o seu inimigo principal, aquela que foi a coligação AD — que, para os autarcas do PSD, apenas existe, em democracia, um inimigo, o PCP».

Quanto à estratégia do PSD para as eleições locais de 1985, os autarcas referem que aguardam o resultado do Conselho Nacional de Viseu, «reservando-se o direito de, posteriormente, tomarem as posições que entendam mais convenientes, caso aquele não coincida com os interesses do partido, em particular, e do País, em geral».

Timor-Leste

Gama elogiou atitude do Vaticano

, Governo português tem visto com apreço a acção da Santa Sé no que respeita à questão de Timor-Leste, nomeadamente no capítulo dos Direitos Humanos, liberdade religiosa e identidade cultural, disse Jaime Gama, durante um almoço que ofereceu ao novo núncio apostólico em Lisboa, monsenhor Salvatori Asta.

O facto de o representante do Vaticano receber o estatuto de decano do Corpo Diplomático acreditado em Lisboa não é uma mera tradição, disse ainda Gama, ao realçar de forma particular o conjunto de valores culturais, morais e espirituais que a Santa Sé defende e representa.

Sobre os pontos fundamentais que dirigem igualmente as políticas externas de Portugal e do Vaticano, o ministro português salientou a luta pelo respeito da defesa dos Direitos Humanos e da Justiça Social, e a preocupação pelos países do Terceiro Mundo em situação económica, social ou política difícil.

TEATRO MARIA MATOS

22 NOVEMBRO de 1984 • 21,30 h

1969 C.D.E.

XV ANIVERSÁRIO DAS CDEs

ESPECTÁCULO EVOCATIVO

direcção Pedro Osório

participação

MARIA GUINOT
CARLOS ALBERTO MONIZ
VITORINO
CANTO E CASTRO
JOSÉ FANHA
MANUEL FREIRE
OLGA PRATS
HELENA VIEIRA
ISABEL CID

apresentação Júlio César

R. Febo Moniz, 13-r/c — Tel. 52 47 90

BILHETES À VENDA

COMISSÃO EXECUTIVA DISTRITAL DE LISBOA

Na NAZARE o Diário de Lisboa
vende-se na TABACARIA BATISTA

CONSULADO-GERAL DO BRASIL
LISBOA

EDITAL

LAURA MALCHER DE MACEDO, Cônsul-Geral do Brasil em Lisboa, faz saber que o cidadão brasileiro PAULO EDUARDO CARVALHO GUERREIRO, filho de Manuel Plácido Guerreiro e de Inês Nunes de Carvalho Guerreiro, pretende casar. Se alguém souber de algum impedimento, oponha-o na forma da Lei na Chancelaria do Consulado-Geral do Brasil em Lisboa, à Praça de Luís de Camões, n.º 22-1.º Esq.º.

Lisboa, em 19 de Novembro de 1984.

AUGUSTO DE FIGUEIREDO NEVES

MISSA DO 7.º DIA

Isaura Franco Coelho da Silva Neves, filhos, noras, genro, netos, irmã, sobrinhos e mais família, participam que amanhã, dia 21, pelas 19.40 horas, na Igreja do Campo Grande, será celebrada Missa pelo seu eterno descanso, agradecendo desde já a todas as pessoas que se dignarem assistir a este piedoso acto.

AGÊNCIA GIL
Tel. 86 34 49

Encontro em Ponta Delgada

Amaral e Jardim unem forças para a "autonomia financeira"

Os líderes dos governos regionais reuniram-se ontem em Ponta Delgada, por iniciativa de Mota Amaral que — no jantar oferecido a Jardim — apelou ao estreitamento da cooperação e dos laços de solidariedade entre os Açores e a Madeira.

Para Mota Amaral as regiões «só têm a ganhar em estarem unidas», afirmando que o diálogo entre os Açores e a Madeira «tem tradições bem antigas na luta dos nossos dois povos pela sua autonomia».

Disse ainda que a «sintonização dos nossos objectivos, sobretudo no que concerne às prerrogativas regionais em matéria económica e financeira, afigura-se fundamental».

«Seria de prejuízo para os dois arquipélagos — salientou — que nos deixássemos enredar na trama dos que pretendem apresentar-nos como simples concorrentes quanto ao auxílio financeiro estadual». Ao comentar que os arquipélagos têm problemas peculiares e opções políticas para os resolver, considerou ser vantajoso que «nesta delicada matéria haja consultas, e, na medida do possível, acertos».

Mota Amaral acrescentou, a propósito, que «o centralismo espreita sempre na mira silenciosa de dividir para reinar».

Referindo-se ao processo de adesão de Portugal à CEE, afirmou que as regiões autónomas «não podem ser ignoradas, e muito menos marginalizadas, quando se organizarem, pela via adequada, os órgãos superiores do Estado».

Jardim: «País deve tomar rumo»

«A situação do nosso País é preocupante» — salientou por sua vez, João Jardim, ao afirmar que os órgãos de soberania portuguesa «não conseguiram estabilizar a Nação».

Referindo-se «ao processo e desenvolvimento programado e cuidadoso» das duas regiões autónomas, disse que «devemos avançar com as nossas experiências para este País que quer ver retomar a esperança.»

«Podemos e devemos contribuir para que o nosso país possa tomar rumo» — acrescentou.

Para Jardim «não vivemos num quadro constitucional autonómico que seja ainda o ideal», adiantando que nesta questão «só não discutia a unidade nacional».

Acrescentou que, fora disso, são legítimas «todas as soluções que nos permitam encontrar a melhor forma de satisfazer os interesses dessas regiões».

Disse também que as regiões devem decidir sobre os seus recursos e exigiu o cumprimento da disposição que atribui à Madeira e aos Açores o controlo dos seus meios de pagamento e circulação, em seu entender necessários ao desenvolvimento dos arquipélagos.

Soares e António Macedo presidindo à reunião da Comissão Política do PS

"Daqui por diante..."

Socialistas não tolerarão mais quebras de solidariedade do PSD

A Comissão Política do Partido Socialista mandatou ontem o secretário-geral e a Comissão Permanente do Partido «para negociar com firmeza na próxima cimeira com o PSD os requisitos postos pelos socialistas para clarificação da coligação».

«Não poderão ser toleradas, daqui por diante, quebras na solidariedade inerente ao acordo, nem atitudes de comprometimento parcial ou mesmo tentativas de descomprometimento com as medidas executadas ou a executar pelo Governo», afirma o comunicado da Comissão Política do PS.

O documento aponta para a necessidade de sair da próxima cimeira entre os dois partidos «um acordo prévio muito preciso, expressão de uma solidariedade sem ambiguidades ou reservas», referindo que só assim «será possível e desejável dar um novo impulso à coligação e conferir ao Governo o segundo fôlego de que carece para agir com coerência, efi cácia e estabilidade».

«O PS não declinará as suas responsabilidades nacionais como eixo determinante da estabilidade política e de um projecto modernizador para a sociedade portuguesa» salienta o comunicado, acrescentando que «coligação é co-responsabilização e o PS não está disposto a tolerar, sequer por um momento, que deixe de sê-lo».

O documento refere ainda que no que concerne às presidenciais «urge concentrar energias na acção governativa consequente e não em polémicas estéreis e só aplicáveis por desígnios eleitoralistas».

«A mais de um ano de distância é um verdadeiro absurdo transformar as futuras eleições presidenciais em ponto relevante de disputa política», salienta o documento.

A Comissão Política do PS entende que, «a seu tempo, ambos os partidos da coligação deverão debater serenamente o problema, enquadrando-o nos princípios a este propósito estipulados pelo acordo».

O comunicado afirma ainda «ser imprescindível para a obtenção de um novo «élan» governamental a rápida clarificação do acordo celebrado com o PSD».

A Comissão Política do Partido Socialista procedeu ainda à análise sobre o actual momento político, bem como sobre a situação financeira, económica e social em que o mesmo decorre e passou em revista os pontos mais salientes da política governativa, focando ainda os recentes desenvolvimentos registados no âmbito da coligação.

«A estabilidade política continua a ser o requisito determinante da credibilidade do Governo. A ruptura ou uma degenerescência prolongada da coligação arrastariam o país para uma situação de consequências incalculáveis», refere o comunicado, acrescentando que «urge pôr termo de forma inequívoca a uma tal eventualidade».

Vítor Constâncio: uma peça chave na estratégia socialista

Soares e Pinto almoçam juntos

Mário Soares e Mota Pinto almoçaram ontem juntos para acertarem agulhas no que respeita à preparação da próxima cimeira entre PS e PSD.

A cimeira está prevista para depois da reunião do Conselho Naional do PSD, a realizar em Viseu no próximo fim-de-semana.

Na próxima semana

Soares e Mota Pinto vão receber o MDP/CDE

Um porta-voz do Gabinete do Primeiro-Ministro revelou ontem à ANOP que o Chefe do Governo e o vice-primeiro-ministro, Mota Pinto, receberão em audiência conjunta, na próxima semana, uma delegação do MDP/CDE.

A audiência, que foi solicitada por este partido, há cerca de três semanas, terá lugar após o regresso de Mário Soares, que parte hoje para Londres em visita oficial.

No último fim-de-semana, o Conselho Nacional do MDP-/CDE, que esteve reunido, reafirmou o interesse deste partido num «diálogo institucional» com o actual Executivo, «ao abrigo do estatuto de oposição e dada a gravidade da crise que o País atravessa».

O Conselho Nacional do MDP/MCDE sublinha, no entanto, que a solicitação desta audiência «não contradiz a exigência que o MDP faz da queda do Governo». A afirmação foi feita por António Galhordas, no decorrer de uma conferência de Imprensa realizada no domingo.

Núcleo de Santarém apela a uma candidatura de Lurdes Pintasilgo

Um denominado núcleo de apoio de Santarém, em carta-apelo ontem divulgada, apelou a Maria de Lourdes Pintasilgo para que, «em nome dos mais altos princípios éticos e morais que a política deverá conter», se candidate às próximas eleições presidenciais.

Nesse documento tal candidatura é apresentada como «um imperativo democrático e patriótico» e salienta- ser Lourdes Pintasilgo «componente indispensável à construção do projecto da esperança e de futuro em que estamos empenhados».

A carta-apelo é assinada por António Santos Silva, Joaquim Alves Henriques, Maria Regina Messias Nunes, Carlos Fernando Gomes, Joaquim Alberto Simões e Francisco Monteiro Simões.

Resultado dos depósitos obrigatórios e dos limites ao crédito

A banca à beira do colapso

O crédito actualmente concedido ao investimento em Portugal é praticamente nulo, preferindo a banca comercial outras operações de menor risco. Esta situação resulta dos empréstimos ao investimento serem considerados de «alto risco» na actual conjuntura económico-financeira da maioria das empresas portuguesas, sendo o seu reembolso muito problemático em inúmeros casos.

O sistema bancário prefere actuar no mercado interbancário e em operações de avales e garantias, onde a existência da mercadoria garante, na falta de liquidação do empréstimo, o montante concedido, garantiram fontes bancárias citadas pela ANOP.

«Nestes casos, o risco é mínimo e as margens de lucro bastante grandes» – acrescentaram as mesmas fontes, que referiram, ainda, estar a concessão de empréstimos à exportação a taxas de juro bonificadas a ressentir-se do facto do Estado não reembolsar os bancos ,do montante das bonificações.

Num seminário realizado a semana passada sobre problemas da economia portuguesa, Herlander Estrela, do Crédito Predial Português, referiu que só em 1983 o Estado ficou a dever àquela instituição um milhão de contos em bonificações não pagas, o que representa 50 por cento do capital social do CPP.

Na Caixa Geral de Depósitos, as bonificações acumuladas e não pagas pelo Estado elevavam-se, no final do ano passado, a cerca de 24 milhões de contos, devendo ultrapassar actualmente os 30 milhões.

Aplicando a esta verba, a simples taxa de Redesconto do Banco de Portugal, a Caixa tem a haver mais de 10 milhões de contos só de juros.

Dadas as dificuldades económico-financeiras que o Estado português atravessa não é crível o pagamento destas dívidas ao sistema bancário em dinheiro, pelo que se admite o lançamento de empréstimos obrigacionistas pelo Estado para solucionar parcialmente o problema.

A rendibilidade da banca, já atingida com os créditos mal parados, que atingem milhões de contos, sofre assim também o impacto de outros tantos milhões de contos em juros bonificados que o Estado deve e não paga.

A isto, juntam-se os limites ao crédito a conceder que lhe são impostos pelo Banco de Portugal, ao mesmo tempo que os depósitos a prazo, apesar de uma taxa de juro real negativa, sobem acentuadamente, absorvendo uma fatia crescente dos recursos bancários. Só a baixa de um por cento da taxa de juros activos, decretada pelo Governo, há alguns meses segundo informação dada por Vítor Constâncio, custou à banca 18 milhões de contos lançando-a numa situação vizinha do estoiro completo.

Daí a dizer-se que a banca nacionalizada está falida vai um passo, passo esse que mais parece ter sido dado para alcançar com impacto a banca privada. Só que a banca privada, se se regesse pela mesma legislação, também não aguentaria pagar as taxas dos depósitos a prazo se fosse obrigada aceitá-los, ilimitadamente, como acontece com a banca nacionalizada.

Agravada a dependência alimentar

Agricultura perde posições no conjunto da economia

• 26 por cento da mão-de-obra produz apenas 8 por cento do PIB

• Portugal importa anualmente 128 milhões de contos em produtos alimentares

O sector agrícola português tem sofrido um decréscimo acentuado relativamente ao conjunto da economia, nomeadamente no que se refere à produção, acentua um documento da Associação Industrial Portuguesa (AIP), divulgado pela NP.

Em 1981, a produção agrícola representava, apenas, 8 por cento da produção total, não se tendo verificado alterações significativas nos anos seguintes.

Embora a perda gradual de posição da agicultura seja um fenómeno normal em todas as economias, sobretudo na sua fase de crescimento industrial, em Portugal nem o crescimento industrial foi suficientemente intenso e continuado, nem a produção alimentar conseguiu impedir uma dependência cada vez maior do exterior.

Por outro lado, é extremamente significativo que 26 por cento da mão-de-obra activa total, empregue na agricultura, gere apenas 8 por cento do produto nacional.

O declínio relativo da agricultura está mais ligado a uma crise efectiva do sector ilustrada mais pela baixíssima produtividade própria do que pela expansão do resto da economia.

Os problemas da agricultura traduzem-se nas fracas produções internas, seja em relação ao exigido pela procura seja em relação aos níveis de produção que se obtém em países ou regiões de condições agro-ecológicas não muito diferentes das existentes em Portugal.

Os baixos índices de produtividade na agricultura obrigam-nos, por exemplo, a comprar anualmente no exterior 75 por cento do consumo interno de cereais, a que corresponde, em 1984, uma verba muito próxima dos 120 milhões de contos.

Por sua vez, em 1983, as importações de produtos alimentares — em valores estimados — atingiram uma verba de cerca de 125 milhões de contos.

Para além dos reflexos sobre a balança comercial a baixa produção contribui, também, para o aumento dos preços dos produtos agrícolas, a pagar pelo consumidor.

Em 1983, os aumenos médios dos preços dos adubos, do gasóleo e dos alimentos compostos para animais foram da ordem dos 72, 37, e 50 por cento respectivamente, enquanto em 1982 tinham sido, para os mesmos factores, de 45, 30 e 16 por cento.

Este aumento constante dos custos de produção, associado à dificuldade de acesso ao crédito e à insuficiência dos apoios técnicos, constitui um desincentivo à modernização da agricultura e contribui para a persistência do enorme défice alimentar português.

Pela primeira vez desde 1976

Menos de 20 mil licenças num semestre para construção de habitações

- **Consumo de cimento baixou 13 por cento e o aço 9, em relação ao ano passado**
- **O número de pedidos de crédito à habitação cresceu 53,3 por cento: mas os contratos efectivamente celebrados diminuíram 6,8 e o crédito concedido 0,5 por cento.**

O número de licenças de construção de habitação concedidas no primeiro semestre de 1984 registou um decréscimo de 4,6 por cento, caíndo abaixo das 20.000 pela primeira vez desde 1976 — revela o Gabinete de Estudo e Planeamento da Habitação e Obras Públicas do Ministério do Equipamento Social. Segundo esse estudo, no primeiro semestre deste ano continuou a acentuar-se a tendência decrescente na actividade da construção civil e obras públicas que se verifica desde 1981.

Assinala que nos primeiros seis meses de 1984 o consumo de cimento desceu para 13 por cento relativamente a período homólogo de 1983, com uma quebra de consumo de 407.000 toneladas, enquanto as vendas de aço apresentaram um decréscimo de 9 por cento, com consumos mensais entre as 22.000 toneladas em Abril e as 28.000 toneladas em Janeiro e Junho.

Acrescenta que o aumento das vendas de vidro, tintas e outro material de acabamentos levam a supor que a dinâmica sectorial está a ser essencialmente suportada pela conclusão das obras em curso.

O estudo ministerial afirma que o número de pedidos de crédito para a construção e aquisição de casa própria aumentou 53,3 por cento no primeiro semestre relativamente a igual período de 1983. Mas o número de contratos efectivamente celebrados baixou 6,8 por cento e o volume de crédito concedido diminuiu 0,5 por cento.

Salienta que no primeiro trimestre de 1984 se verificaram cerca de 12.000 pedidos com a expectativa criada com a alteração legal do regime de crédito, mas no segundo trimestre registou-se uma quebra «já que o número de famílias com disponibilidades económicas para suportar o encargo mensal com a compra de habitação se mostra cada vez menor».

O documento adianta que os custos de construção cresceram 18,8 por cento até Junho, valor bastante inferior ao de igual período anterior, tendo os salários aumentado apenas 17,4 por cento enquanto os materiais, após dois anos de fortes aumentos registam um acréscimo de 21 por cento, que se ficará a dever à menor procura.

Nos primeiros seis meses de 1984 verificou-se, ainda, um significativo abrandamento do crescimento dos preços de venda de habitações, com um aumento de apenas quatro por cento relativamente ao segundo semestre do ano transacto, permanecendo a tendência para uma mais acentuada desaceleração na capital do que nas áreas urbanas do Porto.

Vendas de automóveis: menos 15 por cento

O comércio automóvel em Portugal deve registar uma quebra de 15 por cento no final do ano comparativamente a 1983, disse à ANOP um elemento da Associação de Comércio Automóvel de Portugal (ACAP).

Em 1983, a quebra registada foi de 10,5 por cento e, entre Janeiro e Setembro deste ano, a diminuição das vendas no mercado automóvel atingiu 22,2 por cento, referiu a mesma fonte.

A ACAP admite que esta percentagem venha contudo a diminuir até ao final de 1984, mas apenas se se mantiverem as condições existentes, não sendo assim tomados em consideração eventuais aspectos negativos, como um previsível aumento dos combustíveis, ou positivos que possam surgir.

Teixeira Dinis, da ACAP, esclareceu que, por segmentos de mercado, a diminuição das vendas no final de Setembro, comparativamente aos nove meses iniciais de 1983, era de 40,8 por cento nos veículos comerciais ligeiros, de 42 por cento nos comerciais pesados (mais de 3500 quilos) e de 8,6 por cento nos automóveis de passageiros e mistos.

No final do ano, aquela associação prevê que as vendas caiam 34 por cento nos veículos comerciais ligeiros, 35 por cento nos comerciais pesados (depois de uma quebra superior a 30 por cento em 1983) e mais de 7 por cento nos automóveis de passageiros e mistos.

Teixeira Dinis disse, também, ser ainda cedo para se saber se o sistema de poligrupos pode contribuir para o relançamento do mercado de automóveis ligeiros, mas adiantou que «a experiência verificada em países em vias de desenvolvimento, com uma taxa de inflação elevada, aponta para a sua viabilidade em Portugal».

Crescimento das exportações mais lento

O défice da balança comercial portuguesa de Janeiro a Setembro de 1984 cifrou-se em 287,1 milhões de contos — indicam dados provisórios divulgados pelo Instituto Nacional de Estatística.

O crescimento das exportações é agora mais lento que no ano transacto, onde o aumento, de Janeiro a Setembro, atingia 54,7 por cento, enquanto as importações estão a crescer mais rapidamente que naquele mesmo período, em que subiam 15,1 por cento.

Também o défice da balança comercial diminui actualmente de forma mais lenta, pois nos nove meses iniciais de 1983 caiu 11,7 por cento.

Primeiros reboques portugueses desembarcaram nos Estados Unidos

As primeiras unidades de uma encomenda de 400 semi-reboques fabricados por uma empresa portuguesa do Barreiro para um consórcio norte-americano desembarcaram no sábado no Porto de Baltimore. Este primeiro lote da encomenda da «Value Trailor Corporation» atinge a facturação de cinco milhões de dólares (cerca de 800 mil contos).

Trata-se da primeira vez que material rodoviário pesado de fabrico português vai sulcar as estradas dos Estados Unidos e o fabricante é uma das poucas empresas estrangeiras a penetrar neste sector do difícil e exigente mercado-norte-americano.

A Value Trailor Corporation mostra-se também interessada desde já em adquirir, de 1985 a 1988, mais 1200 semi-reboques, encomenda orçada em 2,4 milhões de dólares e já a ser preparada na Auto-Reconstrutora do Barreiro.

Os protótipos destes gigantes de 15 metros de comprimento e quatro eixos de duplo rodado foram trestados em Lisboa, no Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

A próxima encomenda a ser expedida de Portugal ocorrerá em Fevereiro de 1985 com o envio de mais 150 unidades, prevendo-se que em meados do próximo ano a Auto-Reconstrutora do Barreiro tenha satisfeito as quatro centenas de reboques previstas no contrato.

Aquela empresa portuguesa assinou também um protocolo com a Value Trailor Corporation pelo qual o consórcio norte-americano se torna sua exclusiva representante não só para os Estados Unidos, mas também para o Canadá, México, América Central e do Sul.

O desembarque das unidades agora chegadas aos EUA foi acompanhado pelos representantes das duas entidades, António Abreu pela Auto-Reconstrutora do Barreiro, e Bernie e Alvin Meinhardt, pela «Value Trailor Corporation.

Plataforma procura-se para o alargamento da CEE

Os ministros dos Negócios Estrangeiros dos países da CEE reúnem-se hoje em Bruxelas para discutir o alargamento da Comunidade.

Uma semana depois do malogro da reunião de 12 e 13 de Novembro, os ministros dos Negócios Estrangeiros tentarão alcançar uma plataforma comum para apresentar aos países candidatos na maratona negocial dos próximos dias 27 e 28, nomeadamente no domínio da agricultura (vinhos) e, eventualmente, das pescas.

Fonte comunitária disse que, actualmente, a presidência irlandesa estuda o problema da agricultura portuguesa e reserva um tempo de reflexão.

Em relação à Espanha, os Dez deverão, em princípio, continuar o exame sobre o futuro sistema complementar que controlará as suas trocas com o Mercado Comum.

A Comissão não apresentará novas propostas sobre as pescas, conforme divulgou recentemente o vice-presidente, Lorenzo Natali.

Os ministros dos Negócios Estrangeiros abordarão o problema do programa orçamental para Lomé-3 e, no quadro da cooperação política, analisarão as situações no Médio Oriente, no Chile e na Nicarágua.

A aplicação do IVA à Madeira e Açores

Ontem mesmo Portugal entregou à Comunidade Europeia, em Bruxelas, uma declaração de negociação sobre a questão do regime fiscal a aplicar aos Açores e Madeira depois da adesão.

A entrega da declaração foi feita através da missão portuguesa junto das Comunidades sem recurso a qualquer reunião formal.

Na declaração Portugal sugere que o período transitório de três anos previsto para a introdução em Portugal do Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA) possa ser prorrogado para as regiões autónomas dos Açores e da Madeira.

Esse prolongamento manter-se-ia enquanto não fosse aprovado um regime particular aplicável a essas regiões.

Nas propostas inicialmente apresentadas, a delegação portuguesa tinha sugerido reduções nas taxas do IVA aplicadas a determinadas operações efectuadas nos Açores e Madeira.

A Comunidade respondeu que se encontrava aberta a estudar o problema depois da adesão e antes do início da aplicação do IVA em Portugal.

As dificuldades quanto a uma decisão neste momento por parte da Comunidade têm sido relacionadas com a intenção de alguns Estados membros em evitar criar precedentes que possam mais tarde ser invocadas pela França, em relação à Córsega.

A declaração apresentada pela delegação portuguesa, caso venha a ser aceite pela Comunidade, torneia o problema que constituiria a necessidade de ter que aplicar o IVA nos Açores e Madeira à falta de acordo sobre um regime particular.

Esse regime particular, justificado pelos custos da insularidade, é o único aspecto ainda em aberto no 'dossier' fiscalidade.

Afirmado no I Congresso de Psiquiatria Social

Desemprego afecta jovens sem acesso à Universidade

Mais de oitenta mil jovens portugueses consomem ocasional ou habitualmente droga, destacando-se desse número os 36 mil que a ela recorrem já por habituação. Metade destes últimos jovens usam mais que uma droga.

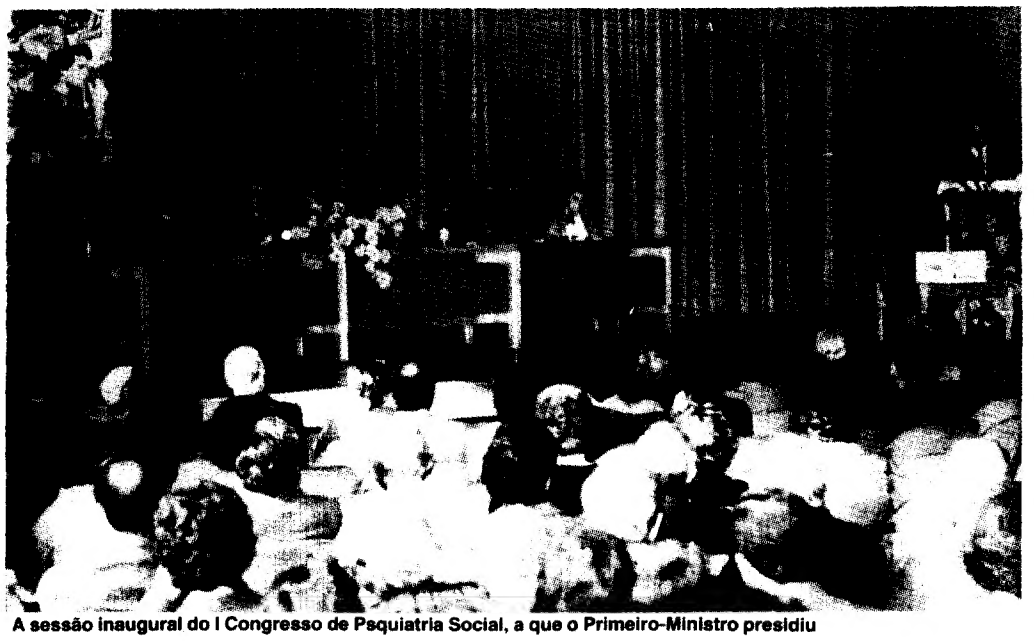
Cerca de 20 por cento dos jovens portugueses usam abusivamente álcool e oito por cento têm mesmo tendência clara para a alcoolização. Em Portugal há, no entanto, mais de meio milhão de alcoólicos (como foi referido no I Congresso de Psiquiatria Social), um quinto dos quais a necessitar de tratamento urgente.

Os números em apreço resultam de intervenções feitas na sessão inaugural das jornadas «A Juventude, seu enquadramento – que respostas?», a que presidiu o Primeiro-Ministro, Mário Soares. A iniciativa do serviço de Acção Social da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa e de outras organizações, designadamente o Centro de Estudos e Profilaxia da Droga, o Centro de Medicina Pedagógica de Lisboa, a Direcção-Geal do Ensino Básico, a Divisão do Ensino Especial, o FAOJ e o Instituto de Emprego e Formação Profissional, continua hoje e amanhã na Fundação Calouste Gulbenkian com comunicações e reuniões de grupos de trabalho.

Tão importante para a opinião públicas como o número de drogados ou de jovens que abusam do álcool é a situação de acesso ao Ensino Superior. O provedor da Misericórdia de Lisboa, João Gomes, que referiu os números anteriores com base em dados fornecidos pelo Centro de Estudos e Profilaxia da Droga, aludiu também aos milhares de jovens que esperam vez para ingressar no Ensino Superior. Dos 24 441 que a ele se candidataram, mais de onze mil não tiveram vaga.

E os jovens à procura do primeiro emprego? João Gomes também apresentou números, ouvidos por vasta assistência e o ministro do Trabalho (Amândio de Azevedo) e a secretária de Estado da Segurança Social (Leonor Beleza): cerca de 200 mil nessas condições, e da ordem dos 16,2 por cento (no segundo trimestre deste ano), o desemprego juvenil relativamente ao desemprego da população activa.

Todos estes problemas estão a ser abordados nas jornadas «A Juventude, seu enquadramento – que resposta?», de que se destacam para hoje três comunicações: «Casa Pia de Lisboa – formação integral de jovens», «Problemas de jovens privados de meio familiar normal» e «Instituto de Reinserção Social: objectivos e áreas de intervenção», tema este a cargo de João Figueiredo.



A sessão inaugural do I Congresso de Psquiatria Social, a que o Primeiro-Ministro presidiu

Está para comprar um "vozeirão"

Seabra foi o "bombo" da "latada" coimbrã

«Para quê a farmácia? Já não há cura para a moléstia.» – foi esta a mensagem pessimista deixada em Coimbra pelo cortejo das «latadas», ponto alto da «Semana de Recepção ao Caloiro» da academia.

Porém, a par do pessimismo, ressaltava um conselho: «Ocupe os tempos livres de forma mais rentável – faça-se deputado».

O cortejo das «latadas», que desfilou ontem da porta férrea da Universidade até à «baixa» de Coimbra, foi precedido da imposição de insgígnias e da compra do nabo pelos «grelados» (alunos que este ano prequentam o penúltimo ano dos respectivos cursos).

As piadas do cortejo visaram este ano, em particular, o ministro da educação. «Queremos comer. 'Cozinhem' ministro novo», «O Seabra veio e a educação foi-se» e «Se a educação fosse a metro o Seabra era um centímetro», eram os dísticos de alguns dos cartazes.

Outro sustentava que «O Seabra aumentou para cem paus a refeição porque anda a arranjar dinheiro para comprar um vozeirão».

Professores da Universidade e políticos eram, também, objecto do humor estudantil. Um cartaz sugeria: «Mário Soares para Presidente da República... «Boa-Bay-Ela» e outro apontava Mota Pinto para presidente do... Penedo da Saudade».

Tomates

De Ramalho Eanes dizia-se ter «pouca sorte com os pintes», já que «o primeiro veio de mote e o segundo embalsemade».

Santo António era implorado nestes termos: «Oh, meu rico Santo António, meu santinho milagreiro, dá uns tomates ao Mota Pinto iguais aos do Sá Carneiro».

Das caloiras dizia-se que «são como a gelatina, tremem muito, mas são boas» e adiantava-se que «do que gostam mais é de introdução».

A razão para o não-aumento do tabaco era dada pelo facto de Ernâni Lopes ser fumador.

As «latadas» constituíram tradição na academia coimbrã quando, nos finais do último século, os estudantes que primeiro concluíam o seu ano escolar formavam grupos barulhentos, munidos de latas e outros objectos.

Não eram mais do que uma manifestação de alegria e uma forma de arreliar os alunos que se preparavam para os exames.

Desde que a queima das fitas se tornou a grande festa da academia, as «latadas» começaram a surgir no princípio do ano lectivo e os caloiros são mobilizados para exibir cartazes humorísticos e arrastar latas atadas às pernas.

A «Semana de Recepção ao Caloiro», a decorrer de 16 a 25 de Novembro, encerra com as comemorações do 64.º aniversário da «tomada da bastilha».

A «tomada da bastilha» consistiu na ocupação do segundo andar do edifício onde funcionava o Instituto Artístico de Coimbra, alargando assim as instalações da Associação Académica.

Rui Avelar, NP/«DL»

Porto e Faro vão ter aeroportos melhorados

Os aeroportos do Porto e de Faro não correspondem às actuais exigências do tráfego que os demandam – reconhece um documento distribuído pelo Ministério do Equipamento Social.

Os dois aeroportos vão ser objecto de um projecto de desenvolvimento que, em relação ao Porto, implica a aquisição de novas áreas contrução de instalações técnicas e, para o de Faro, numa nova aerogare, basicamente.

O documento do Ministério informa que a actual capacidade do aeroporto de Pedras Rubras é de meio milhão de passageiros, mas que as actuais exigências de tráfego implicam um movimento de 1,5 milhões numa primeira fase de reestruturação e de três milhões numa segunda fase.

Para o aeroporto de Faro, com uma capacidade actual de 1,3 milhões de passageiros por ano, esses números devem passar aos 3 milhões numa primeira fase e aos seis milhões um pouco mais tarde.

Para o aeroporto do Porto está prevista a construção de uma nova aerogare, com 20 mil metros quadrados, e de um terminal de carga com a capacidade de 150 a 200 mil toneladas anuais, além de uma nova torre de controlo e de novas redes viárias interiores e exteriores.

Xano

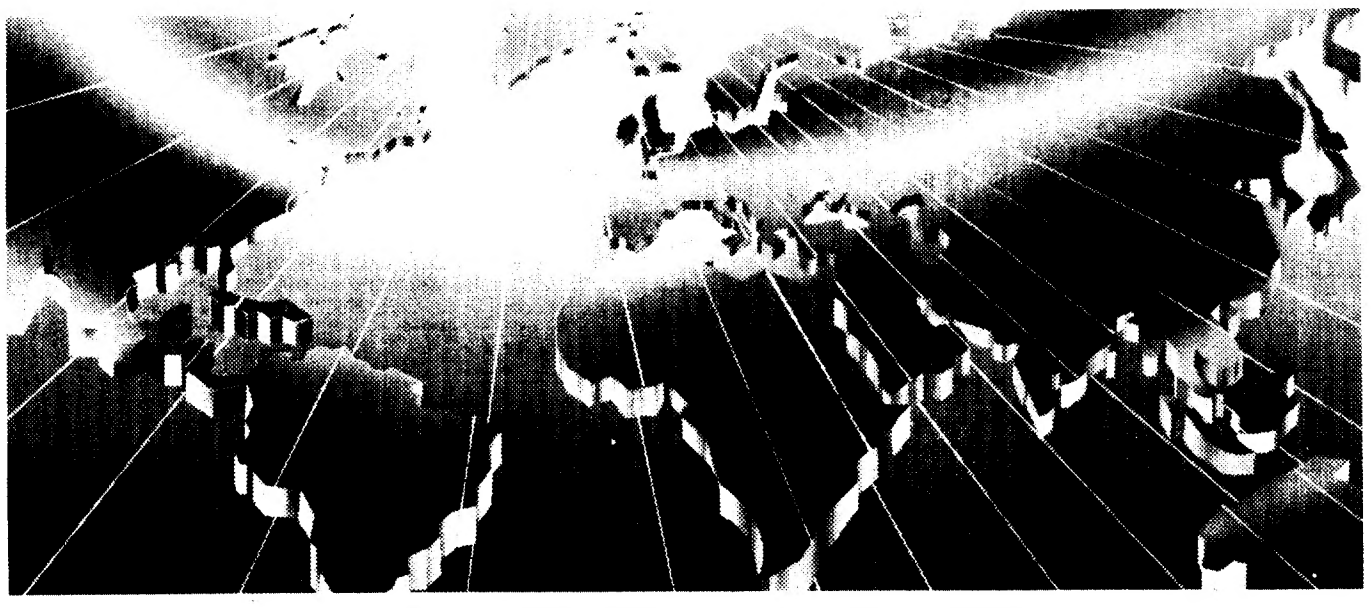
Somos o seu Banco em 50 Países

Reconhecidos em Portugal como «O BANCO INGLÊS», desde 1863, auferimos do prestígio que a segurança, discrição e profissionalismo que os nossos serviços nos granjearam. A nossa eficiência e a forma atenta e personalizada do nosso atendimento tornaram-nos desde sempre preferidos como BANCO PRIVADO.

Banco líder a nível mundial com mais de 3000 dependências em 50 países afirmamos uma experiência e aptidão únicas em relações financeiras internacionais. Operando segundo a mais avançada tecnologia e processos de gestão somos um banco moderno continuamente solicitado pelas suas potencialidades exclusivas de grande BANCO INTERNACIONAL. À sua preferência respondemos com a nossa eficiência.

Lloyds Bank International

O seu Banco Privado e Internacional



SEDE: R. Áurea, 40-48 • Tel. 36 12 11 — 1100 LISBOA.

AGÊNCIAS: Av. Duque de Loulé, 97-A • Tel. 55 62 35 — 1000 LISBOA • R. Palmira, 37 • Tel. 84 26 08 — 1100 LISBOA • R. Aquiles Machado, lt. 4 r/c dto. • Tel. 88 28 32 — 1900 LISBOA • Av. S. Pedro, 1 • Tel. 268 54 56 — MONTE ESTORIL, 2765 ESTORIL • Torres de Miramar, lt 4-A • Tel. 247 20 52 — REBELVA (Carcavelos) 2775 PAREDE

FILIAL: Av. dos Aliados, 2-20 • Tel. 32 03 65 — 4000 PORTO

AGÊNCIAS: R. da Constituição, 738 • Tel. 49 39 44 — 4200 PORTO • R. Marechal Saldanha, 380 • Tel. 67 25 00 — 4100 PORTO • Av. da Liberdade, 140 • Tel. 77 144 — 4700 BRAGA

de ontem para hoje

Seixal transforma estaleiro em museu

O antigo estaleiro artesanal da Arrentela, no Seixal, que foi recuperado pela Câmara local, vai ser inaugurado no próximo sábado como Museu Naval histórico daquela região. Ancoradas, na doca do estaleiro, encontram-se uma fragata, um varino e uma falua, esta recuperada para a navegação, que mostram pormenorizadamente o tipo de construção naval utilizada nestas antigas embarcações do Tejo. No interior do estaleiro a inaugurar, para além da exposição de materiais relacionados com a indústria, está montada uma oficina de construção de miniaturas navais de acordo com as técnicas utilizadas na condução de barcos à vela.

Curso de cerâmica em Alverca

Os alunos de um curso de cerâmica orientado pelo pintor moçambicano Inácio Matsinhe irão expor os seus trabalhos em Alverca, a partir da próxima quinta-feira e até ao dia 2 de Dezembro, na Quinta do Vala, Lote G, r/c. O certame estará aberto ao público aos sábados e domingos das 15 às 22 e nos dias úteis das 19 às 22. O curso foi uma iniciativa da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira e da Junta de Freguesia de Alverca. Na «foto» um aspecto do curso, vendo-se Inácio Matsinhe à direita.

Atingida mortalmente pelo pai

Ao discutir com a mulher, na sua residência em Vilela de Cima, Vila Verde, o agricultor Augusto Moreira Ribeiro, de 29 anos, atingiu a filha de dois meses com uma vara de junco na cabeça. A criança, Ana Maria Martins Ribeiro, foi ainda transportada ao Hospital de S. João, onde chegou já sem vida.

Alemão sequestrado em Matosinhos

Gobbels Adolf Ludwich, engenheiro alemão, foi drogado num bar em Matosinhos por um casal que depois o levou de táxi, já inconsciente, para um hotel do Porto, despojando-o de três anéis com brilhantes e esmeralda, um fio de ouro, dois casacos, um relógio de ouro e cinco contos em dinheiro. O casal foi mais tarde detido pela PSP, que acabou por recuperar todos os objectos já vendidos a baixo preço em bares de Matosinhos. De acordo com as suas declarações, Adolf Ludwich foi drogado com um psicotrópico introduzido na cerveja.

Ciclista atropelado por automóvel

Um ciclista, José Gonçalves Martins Branca, foi atropelado mortalmente por um automóvel quando circulava em Tentugal, no concelho de Coimbra. O mesmo automóvel feriu ainda sem gravidade dois transeuntes.

As últimas acções da Guarda Fiscal

A Guarda Fiscal revelou, em comunicado, algumas das apreensões levadas a cabo nos últimos dias. A saber: em Sobreda da Caparica, quatro máquinas de jogos, no valor de dois mil contos: no Aeroporto da Portela, um saco abandonado contendo relógios, máquinas de calcular e minijogos; em Setúbal, no lugar do Moinho da Mitrena, tubos de cobre e latão, avaliados em novecentos contos, tendo sido detidos os seus possuidores; e num barco, ancorado no Cais da Fundição, uísque, casacos de peles e tecidos, tudo no valor de 2112 contos.

Trânsito interrompido na Nazaré

A Estrada Nacional que atravessa a Nazaré ficou a partir de hoje e até à próxima sexta-feira interdita ao trânsito de veículos de carga superior a oito toneladas, devido a obras municipais naquela vila. O trânsito no sentido Sul/Norte será assim desviado para a estrada de Alpizerão, e o de Norte/Sul para a mesma estrada, mas em Alcobaça.

«Semana Soviética» no Barreiro

O desenvolvimento da ciência e da técnica na URSS é o tema de uma exposição fotográfica que se iniciou ontem no Barreiro no âmbito da Quinta Semana da Cultura Soviética. A par desta iniciativa cultural efectua-se na próxima sexta-feira um colóquio sobre o mesmo tema com a participação de um jornalista soviético do jornal «Izvestia», na Sociedade Instrução e Recreio Barreirense («Penicheiros») onde se encontra patente a exposição fotográfica. Todas estas iniciativas foram organizadas pelo núcleo do Barreiro da Associação de Amizade Portugal-URSS e contam com o apoio da edilidade local.

Um chapéu-de-chuva como arma

Dois jovens, que se puseram em fuga, assaltaram um transeunte, na Rua da Firmeza, no Porto, ameaçando-o com a ponta metálica de um guarda-chuva e roubando-lhe catorze contos, os documentos e uma esferográfica. Antes de abandonarem o local, os dois assaltantes agrediram o lesado, provocando-lhe um golpe profundo que teve de ser suturado.

Recusado qualquer lugar para a APU

Lisboa vai ter mais três vereadores a tempo inteiro

● *"Projecto Saldanha" começou ontem a ser discutido*

A apresentação de três propostas relativas ao projecto Saldanha e o alargamento do número de vereadores a tempo inteiro, nos termos das novas leis em vigor, constituíram os principais temas da reunião da Câmara Municipal de Lisboa, ontem realizada.

Os dois problemas constituíram mais um motivo de discórdia ente a actual relação de forças: por um lado, os vereadores do PS, PSD e CDS, por outro, os da APU. A atribuição de pelouros, resultante do aumento de número de vereadores, viria, assim, a tornar-se num dos problemas fulcrais da reunião.

A APU, que votou contra o alargamento nos termos propostos, viria a explicar, em comunicado emitido a propósito, que pretendia «uma redefinição e distribuição de pelouros por todas as forças políticas, de acordo com a sua expressão eleitoral, tendo em vista tornar mais eficaz a gestão municipal».

O ponto de vista do presidente da Câmara de Lisboa, Kruz Abecasis, é, porém, completamente diferente. Segundo o comunicado oficial da reunião camarária, Abecasis afirmou que «conferindo-lhe a lei o direito de distribuir funções aos vereadores e de designar os que actuariam a tempo inteiro. não fazia tenções de abdicar desse direito e, nomeadamente, não faria qualquer redefinição de pelouros que visassem a atribuição de funções, em ano eleitoral, a quem as recusou nos dois anos precedentes».

A aliança CDS/PSD/PS – acusa a APU, em contraposição – «procura somente garantir que a gestão camarária se subordine ao seu inteiro controlo, rejeitando explicitamente, e uma vez mais, a atribuição de pelouros aos vereadores da APU».

A explicação encontrada por esta força política é que «daí poderiam resultar riscos para os seus interesses partidários (do PS/PSD/CDS), particularmente por se aproximar um ano eleitoral».

O projecto Saldanha

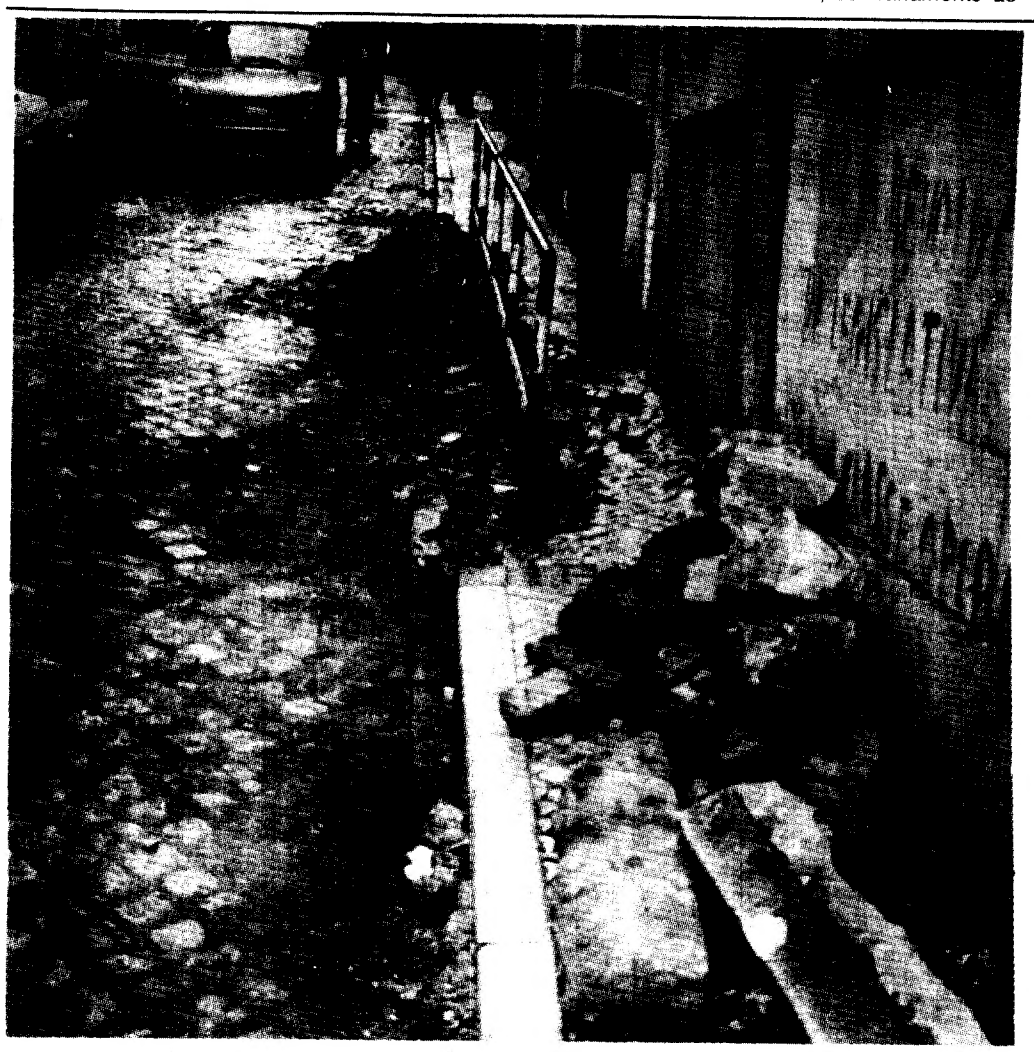
A discussão do projecto Saldanha foi ontem iniciada, conforme estava previsto, mas não foi possível avançar no debate. De acordo com a APU, o facto terá ficado a dever-se à «ambiguidade de posição dos vereadores do PS».

«Os vereadores do Partido Socialista» – explica o comunicado oficial da CML – «fizeram várias considerações sobre as propostas presentes, que consideraram uma boa base de trabalho, propondo-se apresentar na próxima reunião algumas adendas, clarificações e limitações».

As propostas ontem apresentadas aos vereadores foram três e não duas, contrariamente ao que inicialmente era admitido. Uma delas era da autoria da APU e as duas outras provinham da comissão de vereadores, constituída para acompanhar a evolução dos estudos empreendidos com o apoio da Cesur (a empresa que estudou a implicação do projecto sobre a área do Saldanha).

Os vereadores aprovaram, também, por unanimidade, uma moção do presidente da câmara em que se exige ao Ministério da Educação a imediata adopção das medidas adequadas para que, ao confiarem os seus filhos às escolas da capital, os cidadãos possam estar tranquilos quanto à sua integridade física e moral».

Ao MAI, por outro lado, é exigida «uma rápida e efectiva concretização das medidas de policiamento junto dos edifícios escolares que já foram objecto de protocolo específico estabelecido pela CML».



EPAL deixou-nos uma recordação

O que a foto documenta não constitui propriamente uma novidade nesta cidade (re)conhecida como de buracos mil. A curiosidade, neste caso, é que a «recordação» foi deixada pela EPAL aqui mesmo à porta do «DL», na Rua Luz Soriano. Já passarm semanas sobre o acidente, perfeitamente normal, numa conduta de água. Nem sequer terá demorado muito a comparecer. o piquete das «águas». O que se (não) se passou depois é que é o «diabo»: reposta a circulação da água, ficou-nos o passeio rebentado, o próprio piso da rua esventrado com os paralelepipos amontados ao acaso. Nem admira: é assim que se passa por toda a capital. Empresas com direito a esburacar existem muitas, dos telefones à electricidade, passando pelo gás e a água, quando não é a própria Câmara. Remendar é que é mais difícil... e parece que ninguém assume a função em pleno.

Na presença de oito turistas estrangeiros

Restaurante "Elegante" assaltado em Quarteira

Oito turistas estrangeiros não comeram anteontem para o susto quando foram protagonistas de um assalto no resturante onde jantavam em Quarteira, levado a cabo por três indivíduos já com cadastro. Os três assaltantes, que actuaram armados de pistolas de guerra e ainda com uma espingarda de canos serrados, entraram no restaurante «Elegante» e conseguiram obrigar o seu proprietário a entregar-lhes os cinquenta contos em dinheiro ali depositados.

O alarme foi dado pela esposa do proprietário que estava doente, num quarto contíguo, e que alertada pelos gritos dos clientes telefonou para o posto da GNR em Vilamoura.

Surpreendidos pela chegada dos agentes, os assaltantes fugiriam em direcção a um pinhal situado nas proximidades, ao mesmo tempo que disparavam as suas armas, mas um deles, António Madeira, de 31 anos, natural de Salir, acabou por ser capturado. Quanto aos outros dois assaltantes foram identificados pelas alcunhas de «Ruço» e «Vitor». O dinheiro não foi recuperado.

Por suspeita de estarem "martelados"

Apreendidos 50 mil litros de vinho e aguardente

Cerca de 50 mil litros de vinho e mil de aguardente foram apreendidos pela Fiscalização Económica, em Lisboa, por haver forte suspeita de falsificação. O valor do vinho e da aguardente apreendidos foi estimado em 800 contos.

A Fiscalização Económica informa, por outro lado, ter apreendido, em Braga, numa câmara frigorífica de um armazém, 850 quilos de produtos alimentares, no valor de 310 contos, impróprios para consumo, dado puderem causar perigo para a saúde dos consumidores.

Major do Exército apareceu morto em Setúbal

O major do Exército, Rodrigo Pinto Soares, de 55 anos, foi ontem à tarde encontrado morto na sua residência, não havendo, em princípio, suspeitas de crime, segundo afirmou esta manhã ao «DL» um porta-voz da PSP daquela cidade.

A mesma fonte referiu-nos que o extinto estava na situação de reserva e fazia uma vida bastante isolada, habitando com a mãe até ao falecimento desta ocorrido recentemente.

A vizinhança notara a sua ausência e comunicou o facto à PSP que, arrombando a porta do andar, trancada por dentro, encontrou o oficial morto na cama «sem indícios de violência».

O corpo, já em adiantado estado de decomposição, foi conduzido ao Hospital de Setúbal, sendo, posteriormente, transportado para a morgue a fim de ser autopsiado.

Universitários em greve desde esta manhã

Ninguém quer a Portaria de Seabra

Várias escolas universitárias encontravam-se, esta manhã, sem aulas, outras a funcionarem com pouca adesão de alunos na sequência da convocação de uma greve geral como forma de protesto contra o portaria que aumenta o preço das refeições. O protesto dos estudantes não ficará, no entanto, pelas paredes da Faculdade. A própria JSD, organização de juventude do partido do ministro da Educação, irá esta tarde ao Parlamento, manifestar-se contra a política de José Augusto Seabra e perfeitamente de acordo com as razões e objectivos da greve.

A conjugação de tantas forças na constestação a uma medida e à prática global do Ministério da Educação, é um facto que os dirigentes associativos sublinham: «É a primeira vez que há uma frente unida contra o ministério», afirma Guilherme Correia, da Associação de Estudantes da Faculdade de Ciências.

«No Porto, houve um referendo em que participaram 40 por cento dos estudantes... um número recorde e, destes, 90 por cento votaram a favor da greve» – acrescentou.

Um aspecto da Reunião Geral de Alunos que decorreu esta manhã na Faculdade de Letras de Lisboa

Da ponta do «iceberg» a greve política

«A questão dos serviços sociais é apenas a ponta do 'iceberg', pois os principais problemas dos estudantes universitários estão ainda por resolver: saídas profissionais e desemprego», afirmou esta manhã ao «DL», Paulo Marques, da Direcção da Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa, uma das escolas superiores onde ganhou uma lista da JSD e Juventude Centrista.

«É absurdo», continuou aquele dirigente associativo, «que o senhor Primeiro-Ministro vá para uma conferência de jovens dizer que tem confiança no ministro da Educação quando a organização de juventude do seu partido não a tem».

O clima de unidade seria reforçado pelas palavras de Luís Guerreiro, da Associação de Estudantes da Faculdade de Letras: «Tem havido grande consenso entre as várias direcções associativas em relação aos pontos fundamentais: a revogação da portaria e a demissão de Seabra». Luís Guerreiro acentuaria ainda que se trata de uma greve política, pois «queremos derrubar o ministro».

Posição é pouco mais explícita é a de Heitor Costa, da Direcção da Associação da Faculdade de Medicina: «A greve é política, pois visa objectivos políticos que se prendem com a política social».

Adesão maciça

De acordo com os dados de que dispúnhamos ao fim desta manhã, as adesões eram muito significativas na maior parte das escolas superiores do País.

Em Coimbra a Academia parou, o mesmo sucedendo na Universidade do Minho. No Porto, o ponto da situação feito às 10 horas desta manhã apontava uma percentagem de adesão de 97 por cento, com tendência a subir, o mesmo sucedendo em Évora com 96 por cento, e Lisboa, com 95 por cento.

As Faculdades de Lisboa ou pararam por completo — casos do Instituto Superior de Economia, Instituto Superior Técnico e ISCTE, ou tiveram grandes margens de adesão.

Na Faculdade de Direito, de acordo com Paulo Marques, apenas algumas turmas do quinto ano funcionavam. Na Faculdade de Letras, apenas 4 turmas funcionaram no primeiro turno, das 9 às 11, embora uma delas com um número bastante reduzido de alunos.

Método original foi o seguido pelos estudantes de Medicina que enviaram uma carta aos professores explicando que a greve não era contra a Faculdade mas sim contra o ministro. Deste modo, esta manhã alguns professores não deram aulas, e a percentagem de adesões elevou-se a 70 por cento.

Lavoura reclama e protesta

Agricultores ribatejanos dizem estar "asfixiados"

● *Manifestações em Setúbal e nas Caldas*

Suinicultores, vinicultores e produtores de figo, milho, tomate e melão do Ribatejo exigem do Governo um aumento de trinta por cento dos produtos agrícolas para a campanha de 1985 e um verdadeiro seguro nacional agro-pecuário. Dizem ainda encotrar-se em situação económica difícil devido «à política do Governo de asfixiamento da pequena e média lavoura».

Estas são duas das razões pelas quais a Federação dos Agricultores de Santarém decidiu apoiar a «Semana de Luta, Reclamação e Protesto» convocada pela Confederação Nacional de Agricultura que ontem teve início com manifestações nas Caldas da Rainha e em Setúbal, prolongando-se até 24 do corrente.

A federação dos Agricultores do Ribatejo exige também terras com aptidão agrícola para a campanha do próximo ano, a revogação da portaria 158/84 de arrendamento da campanha e a não alteração da actual lei do arrendamento rural, acrescentando que os produtores de tomate e melão, por via da implementação da portaria atrás referida, estão em situação instável.

Por fatla de incentivo e estímulo à replantação e por falta, também, de uma linha de crédito para a reestruturação da produção nos concelhos de Torres Novas e de Tomar, grandes áreas de figueiras estão abandonadas, denuncia ainda a Federação que sobre a suinicultura e a vinicultura na região traça um quadro igualmente negro. Os suinicultores estão em situação difícil devido à alta taxa de juros e ao aumento dos preços das rações: os vinicultores e as adegas cooperativas deparam com dificuldades devido aos baixos preços na produção e às elevadas taxas de juro nos créditos concedidos.

«Aparece sempre um travão qualquer»

Centenas de agricultores concentraram-se ontem nas Caldas da Rainha e em Setúbal em acções de protesto contra o actual estado da lavoura, segundo uma fonte da Confederação Nacional da Agricultura.

Duas centenas de agricultores junto aos serviços do Ministério da Agricultura de Setúbal e três centenas nas Caldas da Rainha, na Feira da Fruta local, apresentaram as reclamaçtes da lavoura de cada uma das regiões.

Ambas as iniciativas iniciaram a Semana Nacional de Reclamação e Protesto da Lavoura Portuguesa, visando apontar as múltiplas dificuldades actuais da produção agrícola e pecuária.

O dirigente da CNA, Paulo Martins, sublinhou em Setúbal que a lavoura «quer produzir mais e melhor, mas não pode, porque não tem condiçõe e, por outro lado, porque aparece sempre um travão qualquer»; nas Caldas da Rainha, o dirigente regional do CNA, Mendes da Cruz, afirmou que «o estado actual da agricultura portuguesa é dramático», porque «a crise alastra e está a atingir todos os sectores».

Referindo-se em particular à suinicultura, que é a principal estrutura pecuária da região, Mendes da Cruz acentuou que «grande parte dos suinicultores já foram obrigados a abandonar a produção devido às enormes subidas dos preços das rações e aos baixos preços pagos à produção».

Técnicos sustentam

Gás natural para Portugal é bom investimento a prazo

A introdução do gás natural num país com as características de Portugal é um bom investimento a longo prazo, afirmou ontem Paul Tempest, perito em energia do Banco Mundial, no simpósio organizado pela comissão portuguesa da Conferência Mundial de Energia sobre «O Gás Natural no Contexto Energético Português», a decorrer no LNEC.

Recordou que as reservas conhecidas de gás natural têm vindo a aumentar, o que no futuro pode significar uma grande vantagem de preço em relação ao petróleo. Para Paul Tempest, à medida que as reservas de petróleo forem consumidas, é inevitável uma nova subida no preço deste combustível.

«Nessa altura os países que tiverem investido a tempo numa rede de distribuição de gás natural serão os grandes beneficiários da diferença de preço entre os dois combustíveis» – sublinhou.

«Os países que só então iniciarem a contrução das infra-estruturas necessárias ao gás natural vão precisar de cinco anos antes de poderem começar a consumir, perdendo assim a vantagem de já estar no mercado no momento em que o gás for francamente mais barato».

O técnico do Banco Mundial considerou serem de «vistas curtas» aqueles que apenas fazem contas no imediato e desistem de introduzir o gás natural por não considerarem o seu preço actual suficientemente baixo em relação ao petróleo.

O secretário de Estado da Indústria, Rocha Cabral, ao abrir o simpósio, recordou que o Plano Energético Nacional contempla a introdução do gás natural a médio prazo, desde que uma análise técnica e económica aprofundada justifique essa opção.

Rocha Cabral salientou a importância do simpósio devido ao diálogo entre técnicos portugueses e estrangeiros ligados ao sector da energia, e manifestou-se convencido de que as conclusões que saírem do debate «serão úteis e ajudarão os responsáveis portugueses a tomar uma decisão fundamentada».

O secretário de Estado diria mais tarde à ANOP que espera receber até ao fim do ano o relatório de uma comissão de trabalho que está a estudar os aspectos técnicos do problema, faltando depois entrar em linha de conta com os aspectos financeiros e económicos.

Segundo Rocha Cabral, os elevados investimentos exigidos pela instalação de uma rede de gás natural só se justificam se o preço desse combustível for suficientemente baixo para competir com o do petróleo, o que, na sua opinião, não acontece no momento.

Um técnico da Petroquímica e Gás de Portugal, que tem estudado a questão desde 1978, interrogado sobre a questão do preço, disse que «estamos num círculo vicioso» pois quanto mais cedo o Governo der luz verde ao projecto mais cedo se poderá começar a negociar contratos de fornecimento em condições vantajosas para Portugal.

«Já efectuámos contactos preliminares com a Argélia, o nosso eventual fornecedor de gás natural liquefeito, mas eles não avançam com propostas concretas de preços e condições de fornecimento enquanto não souberem que o Governo português está realmente interessado no projecto» – disse aquele técnico.

A mesma fonte sublinhou que a Argélia fez recentemente um novo contrato com a França mediante o qual vai fornecer gás natural a preço que é apenas 80 por cento do actual custo do «fuel-oil».

Jonathan Stern, do Royal Institute of International Affairs, ao falar no simpósito sobre «fontes de abstecimento e estratégia europeia», disse que a principal vantagem para Portugal ao entrar no mercado europeu de gás natural no fim dos anos oitenta é a de encontrar uma situação em que a oferta é largamente superior à procura, podendo assim beneficiar da competição entre os potenciais fornecedores.

O especialista britânico referiu os grandes inconvenientes de qualquer país ficar dependente de um único fornecedor e apontou como exemplo o Japão, o maior importador mundial de gás natural liquefeito, que recebe de cinco origens diferentes.

Juristas do Conselho da Europa em Portugal

Realizou-se esta manhã pelas 11 horas nas instalações da Polícia Judiciária uma conferência sobre prevenção criminal realizada por três juristas do Conselho da Europa: dr.ª Tsitsura da Grécia; dr. Pica, belga e dr. Theden, sueco.

Chegaram ontem a Lisboa, onde permanecem até amanhã, tendo-se deslocado ao nosso país a convite do Gabinete Comparado da Procuradoria-Geral da República.

A conferência sobre prevenção criminal teve muita assistência entre magistrados e funcionários da PJ, em especial dos quadros de investigação. Nela foram focados os factores criminológicos e as medidas susceptíveis de contrariar, e se possível inverter a tendência que se vem verificando no aumento quantitativo e qualitativo da criminalidade.

ARTIGO DE FUNDO

MÁRIO CASTRIM

O dinheiro
é tão bonito
tão bonito
o maganão
com seu ar
de papelito
maneirito
e aldrabão
tão hábil
e tão capaz
sabedor
de mil essências.
Resistem as consciências?
Eis vem ele
todo chique
tão genial e tão guapo
e é Flick,
papo.

Dizem uns:
«Oh, o dinheiro»
tão enojados
tão, tão,
que os espíritos
sagrados
são tocados
de emoção
de sentida
elevação.
As mãos postas
são ogivas
de arte gótica
em despique?
Entra o dinheiro, um sopapo,
e é Flick, papo.

Donzelas
puras e belas
tão puras são.
pura gema
de alcatrão.
não se entendem
não se rendem
não se vendem
comem rosas
ou estrelinhas
oh puras
das donzelinhas
que transcendem
não entendem
não se rendem
não se vendem
não se deixam
ir a pique...
Mas se – plim –
o pilim
lhes toca o trapo
é Flick,
papo.

O político
banzão
ou acre
ou bonacheirão
tece
a messe
etc. e tal
do interesse
nacional
paira lá
pelas alturas
lá onde há
só almas puras
ele bom
e na retranca
sonha com
a Casa Branca
de almas brancas
no alambique.
Mas vem o pilim
assim,
põe gostoso o guardanapo
e é flick,
papo.

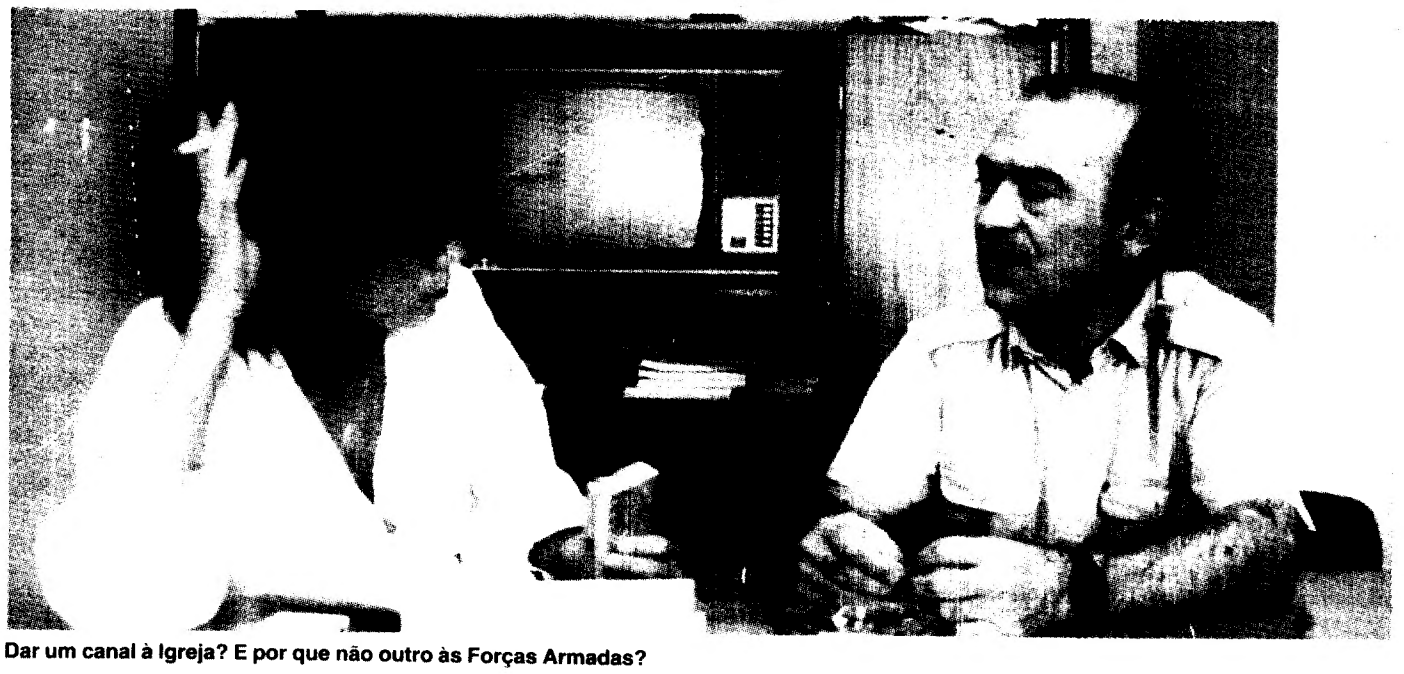
Fernando Lopes sobre o Estatuto da televisão:

Quando o Governo nomeia o presidente da RTP é como se nomeasse mais um ministro

Clara Viana

No campo da Comunicação, como em tantos outros, as novas tecnologias ultrapassam as vontades políticas de gregos e troianos. Com os satélites de recepção directa e os novos sistemas de televisão por cabo a baterem à porta, é inútil continuar a discutir se a televisão deve ou não continuar a ser um monopólio do Estado. Esta é, pelo menos, a opinião de Fernando Lopes, ex-director do 2.º Canal e director de co-produções com o estrangeiro da RTP. Que a RTP «não vai ficar sozinha no mercado de espectadores» é, para ele, um dado mais que certo. O que importa, diz-nos, é preservá-la como empresa de serviço público e impedir que ela seja transformada «numa ruína». Televisões privadas? Sim... desde que não sejam feitas à conta da RTP. Serviço público? Sim... mas com um estatuto que garanta a independência da RTP face ao poder do momento. Actualmente, «a nomeação do presidente da Televisão é quase como a nomeação de um ministro»...

Um projecto de alteração do actual Estatuto da RTP foi aliás elaborado pelo Gabinete de Prospectiva da empresa, empossado em Janeiro de 1984, e do qual o nosso interlocutor se demitiu como «sinal de protesto pela indiferença com que os documentos elaborados foram recebidos pela anterior administração da RTP e pelos elementos do Governo» a quem eles foram apresentados (ministro da Tutela, Primeiro-Ministro e vice-primeiro-ministro).



Dar um canal à Igreja? E por que não outro às Forças Armadas?

– O Fernando Lopes fez parte do Gabinete de Prospectiva da RTP. Traçaram, aí, o que chamaram de «grandes opções para a RTP». Pensam que a Televisão deve continuar a ser um monopólio do Estado?

– Foi um debate que iniciámos. O Gabinete de Prospectiva integra pessoas que têm opções diferentes quanto ao que deve ser o futuro da Televisão em Portugal: continuar uma empresa pública como a RTP com o monopólio, ou então abrir a exploração a empresas privadas através do aluguer de um dos canais ou de «franchisses» (concessão de serviços) a uma ou várias empresas de televisão privada, ou, ainda, dividir o espectro televisivo em duas grandes áreas: a RTP com a transmissão que tem hoje em «network» (rede) nacional e as empresas privads, por exemplo, com as possíveis transmissões por cabo.

Enfim, é um debate complicado e só uma grande demagogia é que poderá levar as pessoas a acreditarem que a salvação está na televisão privada, que ela é a panaceia milagrosa.

– Das hipóteses que apontou qual é a sua?

– A Televisão vai sofrer uma grande transformação, vai de facto sofrer a sua terceira grande transformação com os satélites e com as fibras ópticas que permitem a instalação mais fácil e mais barata dos sistemas por cabo. Logo, é perfeitamente previsível que novos espaços comunitários, empreendimentos de grande envergadura, possam vir a ter, desde que licenciados para isso, o seu sistema por cabo. É também perfeitamente previsível que autarquias mais dinâmicas e com maior poder económico possam vir a estar interessadas em sistemas destes.

– Então é a própria evolução tecnológica que vai pôr em causa o monopólio da televisão?

– Não tenho dúvida nenhuma a esse respeito. O monopólio da televisão vai ser fatalmente posto em causa. A situação actual da RTP corresponde a um determinado nível tecnológico Mas existe uma nova tecnologia que, em princípio, vem aí e que tornará o mundo audiovisual mais expansivo e mais aberto. Consequências: a RTP não ficará sozinha no mercado dos espectadores. Aliás já não o está. Existem largas faixas do País onde se vê a televisão espanhola, como também existem espectadores que têm dinheiro para terem vídeos em casa.

– Creio perceber que não se opõe à televisão privada?

– Dizer-lhe que não me oponho à televisão privada é quase pleonástico, uma vez que o seu aparecimento é quase inevitável. Para mim esse problema não se põe. Aliás eu sou pela competição. Depois se verá quem faz melhor. Era uma coisa que gostava de ver. Sobretudo gostava de ver quem é que resistia. Existe muita gente que começa agora a apregoar a qualidade dos privados, e até sou tentado a acreditar. O espírito da iniciativa privada é uma coisa que existe pouco em Portugal e que deveria ser fomentado.

Só que, infelizmente, o espectáculo a que temos assistido, e de que são protagonistas os empresários portugueses, é lamentável. Não vejo provas, salvo nalguns casos, de dinamismo. Normalmente vão à ruína e se não chegam a ir é porque começam a chorar e a fazer grandes cenas, de modo a que o Estado lhes dê dinheiro para se manterem.

Voltando à questão das televisões privadas e da televisão do Estado, penso que o fundamental é impedir que se transforme a RTP num escombro, numa ruína. A RTP deve ser preservada como uma empresa de serviço público e de vocação nacional e devia-se ter a consciência de que existe toda a vantagem em dotá-la de condições técnicas e financeiras para ela poder prestar um bom serviço, e de condições jurídicas, institucionais, para esse serviço ser isento. Isto é o que eu defendo.

Quem sobrevive à crise

– Conhece algum projecto que vá «reduzir a RTP a uma ruína», para utilizar a sua expressão?

– As pessoas que por aí aparecem a defender o canal da Igreja e estações privadas pretendem obtê-los tendo o «hardware» (infra-estrutura) da RTP. Fazem-me lembrar aqueles famosos e tão chorados capitalistas portugueses que fugiram a seguir ao 25 de Abril e que fizeram as suas fortunas debaixo de um enorme proteccionismo. Não vejo qual foi o seu talento. Costumo dizer que se me derem o exclusivo da fabricação dos cimentos em Portugal não há razão nenhuma para que não faça um sucesso anorme. É simples: sou eu o único que o posso fazer.

Não percebo porque é que os nossos empresários que por aí têm aparecido a falar de Televisão não se associam, por exemplo, ao Tomás Taveira no empreendimento das Amoreiras para aí fazerem uma televisão por cabo. Mas não é isto o que eles pretendem. Eles querem o estigma do proteccionismo salazarista. Querem que as coisas lhes sejam dadas de mão-beijada e já meias feitas para poderem ganhar mais.

– É essa também a intenção da Igreja quando reivindica um canal de Televisão?

– Em primeiro lugar gostaria de dizer que não vejo qual a razão pela qual se há-de dar necessariamente um canal à Igreja. Se se dá à Igreja porquê não dar um às Forças Armadas, que são uma instituição fundamental na história deste País? Por mim, tudo bem desde que não seja para, vampiricamente, virem fazer tudo à conta da RTP.

É que montar de raiz uma estação de Televisão custa muito caro e não acredito que seja isso o que a Igreja quer. Se por acaso o fizerem vão andar todos os dias a pedir esmola só para pagar a sua Televisão. A RTP não pode ser destruída para favorecer televisões privadas. Ela deve continuar a existir como serviço público, de modo a garantir um mínimo de qualidade, um mínimo de capacidade de prestar serviços comunitários. Porque no dia em que abrirem uma espécie de mercado selvagem de Televisão, sobre os escombros da RTP, vamos assistir a coisas absolutamente aterradoras. Será como uma espécie de guerra nuclear televisiva, na qual vamos ser vítimas do pior lixo que existe a 10 tostões o metro em qualquer mercado de Televisão do mundo.

– Nas suas críticas à iniciativa privada falou de proteccionismo e do sucesso fácil através da concessão de exclusivos. Mas essa é também a situação da RTP.

– A RTP tem o exclusivo da Televisão em Portural, mas pelo facto de ser um serviço público tem também obrigações que ninguém paga. O que tem acontecido é que a RTP, mal ou bem, tem prestado serviços de grande importância nacional: é o caso, por exemplo, da ligação do continente aos Açores e à Madeira, que é extremamente cara e que é paga pela RTP. O Estado deveria subsidiar e pagar este serviço. No entanto, só neste campo, já deve um milhão de contos à RTP.

As pessoas queixam-se de terem de pagar taxas apesar de existir publicidade na Televisão. Mas tem mesmo de haver publicidade, porque só com as taxas era completamente impossível manter um serviço destes.

– Concorda então com o sistema duplo, taxas mais publicidade?

– Eu preferia que a RTP não fosse obrigada a ter publicidade, embora nada tenha contra ela. Só que não é, de todo em todo, possível. Não acredito que o Estado esteja em condições de suportar um serviço público sem publicidade, como no caso da BBC, e mesmo aí suponho que existem já algumas áreas – como o canal 4 – com publicidade.

Portugal não é a Espanha. A Televisão espanhola vive essencialmente da publicidade, mas a Espanha é a décima potência industrial do mundo. Para além disso, o Estado espanhol investe milhões e milhões na Televisão como ajuda à criatividade própria. Só no cinema, ou melhor, na colaboração cinema-televisão, o Estado espanhol investiu recentemente 240 milhões de pesetas.

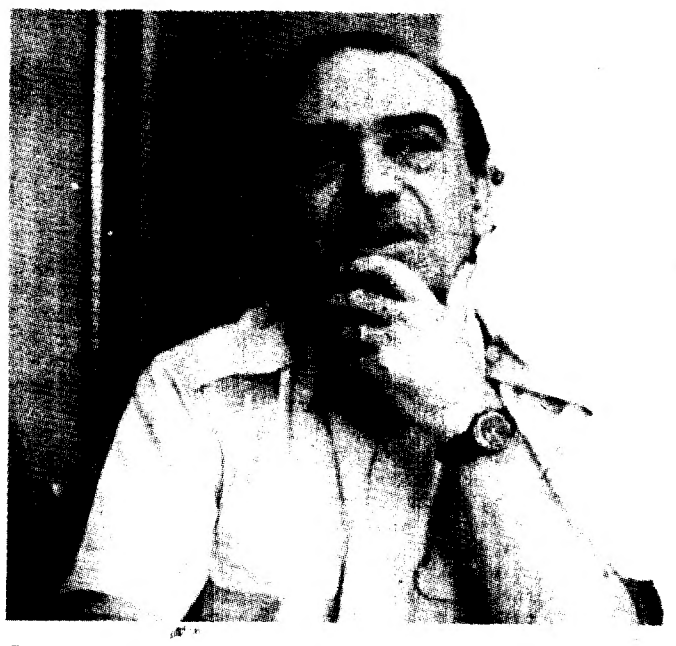
– Considera que as taxas e as tarifas de publicidade praticadas pela RTP são baratas?

– As taxas são baixas. As tarifas de publicidade, comparadas com as de outros países europeus, são ridículas, irrisórias. Basta ir a Espanha e perguntar quanto custa um minuto de publicidade na Televisão...

– Quanto é?

– Custa umas dez vezes mais do que em Portugal. Eu já estou como o Jô Soares quando diz: «Não são as coisas que estão caras, nós é que não temos dinheiro». A Televisão começou por ter uma taxa de 360$00, estipulada pelo dr. Oliveira Salazar, com aqueles princípios de economia caseira que lhe eram próprios. Na altura um jornal custava 10 tostões e a taxa custava tanto como um jornal por dia. Se hoje fizer as contas verifica que a taxa não equivale sequer ao preço de um jornal por dia. Mas as pessoas têm dificuldade em compreender isto, porque têm dificuldade em pagar.

– A fuga ao pagamento das taxas é hoje maior?



Porque é que os empresários que têm aparecido a dizer que querem fazer televisão não se associam ao Tomás Taveira para montarem um sistema por cabo nas torres das Amoreiras?

– A medida que a crise alastra a população tende a desobedecer ao pagamento das taxas. É evidente que as pessoas têm de cortar nalguma coisa e cortam na taxa de Televisão, como cortam nos bilhetes de cinema, de teatro, nos jornais. Estamos a assistir a uma verdadeira depauperização cultural.

A manter-se esta tendência, a televisão vai acabar por ser – e esse é que é o monopólio mais grave – o grande monopolizador da vivência cultural e lúdica das pessoas. Isto, se pode falar-se da vivência lúdica de um tipo que fica com ar de atrasado mental depois de estar quatro horas a olhar para o aparelho de televisão.

40 milhões de contos

– Falou de satélites e de sistemas de televisão por cabo. Vamos tê-los brevemente, por cá?

– Penso que vão levar anos e anos a chegar a Portugal. Muitos mais do que se diz para aí. A crise e as prioridades económicas do País não permitem pensar em novas tecnologias para amanhã. Os investimentos em cabo ou em satélite são de uma ordem de grandeza absolutamente extraordinária. Sabe quanto custará à RTP participar a sério num satélite, no seu próprio satélite? Perto de 40 milhões de contos, e isto numa primeira estimativa.

A instalação de um sistema por cabo também é cara. E não é só a instalação que o é, mas também o direito de receber programas. Ninguém pense que vai receber programas de graça, mesmo quando estes forem transmitidos por satélites, uma vez que virão codificados. Ou seja, para ter um programa em casa tem de possuir um descodificador ou então pagar a chave que lhe permite recebê-lo no seu aparelho. Há quem diga, que daqui a um ou dois anos, as pessoas, com uma antenazinha especial, poderão receber 24 estações. Isto é mentira. Não vão receber por duas razões: primeiro, a maior parte dos satélites não cobrem a zona de Portugal e mesmo que algumas faixas do País caiam na chamada zona sombra dos satélites, sendo ainda possível apanhar programas, as antenas para esse efeito vão ser muito caras. Segundo, e

● **Uma coisa é a televisão ser o aparelho ideológico de Estado do regime democrático, e outra é ser o aparelho de propaganda do poder do momento. E é o que ela tem sido essencialmente: aparelho de propaganda dos vários poderes do momento.**

conforme já disse, tudo leva a crer que os programas virão codificados.

– Referiu uma estimativa que aponta para os 40 milhões de contos. Como é que a RTP vai poder fazer frente a investimentos dessa ordem?

– É completamente impossível que a RTP, como empresa, possa fazer frente a investimentos dessa ordem. No entanto, como única empresa do Estado português, a RTP tem obviamente de ser apoiada pelo Estado se este considerar que é importante ter no ar um satélite ou ter sistemas audio-visuais sofisticados que vão passar a ser normais na Europa daqui a três, cinco anos. Pode-se dizer que uma decisão deste género faz parte da chamada sobrevivência cultural do País. Existem duas alternativas: ou o Estado e o governo da altura fecham os olhos e dizem «paciência, vamos ser uma pequena província da Europa, onde nos limitaremos a consumir o que os outros fazem», ou então, apesar de ser um esforço muito grande, decidem avançar de modo a salvaguardar uma língua, uma tradição literária, uma tradição cultural, uma tradição visual... Será talvez uma das grandes aventuras, um dos grandes desafios dos próximos 10 a 15 anos.

Bomba atómica

– Defendeu a manutenção da RTP como empresa pública, o que deveria implicar isenção, independência face ao poder...

– Claro. É por isso que a questão fundamental para mim é a dos Estatutos da RTP. A RTP não tem um estatuto que lhe garanta a sua independência face ao poder, e o poder do momento é geralmente muito voraz em relação à televisão. Tende a usá-la, como disse um crítico, suponho que o Castrim, como se fosse uma bomba atómica.

E pode-o fazer porque a nomeação do presidente da RTP é quase a nomeação de um ministro, e o Conselho de Administração que para cá vem é uma espécie de mini-Conselho de Ministros. Ora bem, uma coisa é a televisão ser o aparelho ideológico do regime democrático, e outra é ser o aparelho de propaganda do poder do momento. É o que ela tem sido essencialmente: um aparelho de propaganda dos vários poderes do momento.

Nos últimos anos, existiu um único período em que a televisão esteve perto de um equilíbrio na sua relação com o poder. Foi quando o João Soares Louro esteve como presidente da RTP (entre 1978 e o princípio de 1980). Nessa altura o 2.º canal apareceu como alternativa, facto que revitalizou a «casa» devido à introdução da competição profissional no seu interior. Quando a Aliança Democrática ganhou as eleições de Dezembro de 1979, eu e o Soares Louro tivemos de abandonar funções: não merecíamos a confiança política da coligação no poder. E isso foi-nos claramente dito.

Na verdade, o poder não percebe que tem de equipar a RTP com um estatuto jurídico que lhe permita fazer um trabalho de verdadeiro interesse público, equilibrado, pluralista e isento. E isso é mau para o regime democrático: é uma prova de que o sistema não funciona.

Amanhã: entrevista com João Soares Louro

Conferência de imprensa conjunta do secretário de Estado da Irlanda do Norte, Douglas Heerd e a senhora Thatcher (Telefoto UPI/NP/«DL»)

Balanços contraditórios da cimeira anglo-irlandesa

A primeira-ministra britânica, Margaret Thatcher, e o seu homólogo irlandês, Garret Fitzgerald, concluíram segunda-feira «as conversações mais francas e realistas de sempre» sobre o Ulster, no entender da própria Thatcher.

Admitindo que não se chegou a nenhuma resolução concreta, a primeira-ministra britânica firmou, em conferência de Imprensa: «Não posso tirar soluções de um chapéu como um prestidigitador que faz aparecer coelhos».

Contudo, Thatcher revelou que manteve com Fitzgerald sete horas de conversações onde se procuraram «propostas práticas» para uma política estável e aceitável pela maioria protestante e pela minoria católica da Irlanda do Norte.

Os dois líderes concordaram também em incrementar a cooperação em matéria de segurança.

«Foi a primeira vez que tivemos uma discussão realista sobre o problema da Irlanda do Norte» — admitiu Fitzgerald.

Todavia, em Dublin, o líder da oposição irlandesa, Charles Haughey, afirmava que os resultados destas conversações se revelaram «tragicamente desapontadores» e referiu ainda que nada de substancial resultou do encontro Thatcher-Fitzgerald.

Após as conversações, um comunicado conjunto referiu que «as identidades da maioria protestante e da minoria católica da Irlanda do Norte devem ser reconhecidas e respeitadas por ambas as comunidades».

A primeira-ministra britânica realçou o facto de a Irlanda do Norte pertencer ao Reino Unido, enquanto a maioria da sua população assim o desejar, e salientou que o governo britânico apoiaria uma mudança no estatuto constitucional, se o Ulster o entendesse.

Por seu turno, Fitzgerald reafirmou o desejo do seu país numa junção pacífica com a Irlanda do Norte, com o consentimento da maioria da população do Ulster.

Esta cimeira anglo-irlandesa começou no domingo à noite, sob forte dispositivo de segurança, aparentemente imposto devido às recentes ameaças de atentados do IRA, (Exército Republicano Irlandês) contra a primeira-ministra britância.

O IRA referiu, antes do início da cimeira, que «a única linguagem que o governo britânico conhece é a da força» e reinvindicou, segunda-feira, o atentado contra mais um polícia, atingido a tiro em Belfast enquanto decorria a cimeira.

Israel recusa-se a retirar do Líbano

Israel declarou que tenciona continuar a ocupação do Sul do Líbano e não aceita discutir o pagamento de indemnizações de guerra a este país.

A declaração foi feita pelo representante israelita nas conversações militares da Makura, brigadeiro Amos Gilboa, destinadas a discutir a retirada das tropas de Israel do Sul do Líbano.

A delegação libanesa, presidida pelo brigadeiro Mohamed Al-Hajj, exigiu quinta-feira passada uma indemnização de 10 000 milhões de dólares pelos prejuízos causados por Israel ao Líbano, e ainda a retirada incondicional do Exército ocupante.

As exigências libanesas não são consideradas aceitáveis pelos representantes israelitas, mais interessados em discutir os acordos de segurança para a sua fronteira Norte.

A Rádio Israel, citando o brigadeiro Gilboa, disse que as tropas de Israel permanecerão no Sul do Líbano enquanto não se concretizarem os acordos de segurança e que «o tema das indemnizações é irrelevante».

O representante de Israel também recusou a exigência libanesa de suspensão das operações das forças de Segurança nos territórios ocupados pelo Tsahal (Exército Israelita) e de libertação dos libaneses detidos na prisão de El-Ansar e em outros pontos do Sul do Líbano

Divisões na OLP

As divisões no interior da Organização para a Libertação da Palestina (OLP) acentuaram-se ontem, a três dias de realizaçao em Amã de um Conselho Nacional Palestiniano (CNP) convocado pelo presidente da OLP, Yasser Arafat.

O presidente do CNP, Khaled Al-Fahum, advertiu em Damasco que se a reunião tiver lugar conduzirá à criação de dois parlamentos e de duas organizações para a libertação da Palestina.

Al-Fahum, que se recusou a comparecer em Amã, discutiu em Damasco com o presidente sírio, Hafez Assad, o que ambos consideram ser «a via capitulacionista» seguida por Arafat.

De acordo com a agência noticiosa síria, que classificou a convocatória da sessão do Parlamento palestino como «uma inicitiva divisionista», esteve presente na reunião o líder da Frente Popular para a Libertação da Palestina, George Habache representante da facção moderada na oposição a Arafat.

No Kuwait, um colaborador próximo de Arafat, Salah Khalaf número dois da Fatah, acusou a Síria, país apoiante da facção anti-Arafat, de tentar controlar a OLP para poder utilizar este trunfo nas suas relações com os Estados Unidos.

Entretanto, a Frente Democrática para a Libertação da Palestina, pertencente à Aliança Democrática Anti-Arafat, anunciou que o seu presidente, Nayef Hawatmeh, chegou a Moscovo correspondendo a um pedido urgente do Comité Central do Partido Comunista da União Soviética

Nayef Hawatmeh lançou um apelo ao Comité Central da OLP para que «tome a iniciativa de salvar a causa palestiniana do suicídio e de evitar a divisão da organização».

O líder da Frente Democrática pediu também ao Comite Central da Fatah para «cancelar a sua decisão unilateral de convocar o CNP por um período que dê tempo à continuação dos contactos e esforços de unidade».

Diálogo Washington-Manágua

A oitava volta das conversações Washington-Manágua iniciou-se ontem no México, sob um clima de extrema tensão, devido à agudização da crise nas relações bilaterais.

Enquanto o embaixador itinerante dos Estados Unidos, Harry Schlauderman, e o vice-ministro nicaraguano dos Negócios Estrangeiros, Victor Hugo Tinoco, dialogavam à porta fechada no porto mexicano de Manzanillo, o pessimismo reinava nos seus países sobre o resultado das conversações encetadas em Junho.

Os Ministérios dos Negócios Estrangeiros e as Embaixadas dos Estados Unidos e da Nicarágua no México não confirmaram o começo da oitava volta do diálogo «secreto e directo».

Este é o encontro que maiores dificuldades encerra, dado o agravamento da tensão nas relações entre os dois países nas semanas que se seguiram às eleições gerais realizadas este mês na Nicarágua e nos Estados Unidos.

O governo do presidente Ronald Reagan insiste que estão a ser fortalecidos os laços entre Manágua e Moscovo e afirma que quatro cargueiros soviéticos chegados recentemente a portos nicaraguanos transportavam armas.

O governo sandinista tem denunciado que as «agressões» norte-americanas afectam negativamente as conversações, cujo principal objectivo consiste em eliminar as tensões e normalizar as relações bilaterais.

O clima de tensão agudizou-se com a presença de 25 barcos de guerra norte-americanos nas águas da América Central, as manobras conjuntas hondurenho-norte-americanas nas Honduras, próximo da fronteira nicaraguanos a violação do espaço aéreo da Nicarágua por aviões-espiões dos Estados Unidos.

O ministro nicaraguano dos Negócios Estrangeiros, Miguel D'Escoto, afirmou domingo em Manágua que as boas relações entre o seu país e o governo Reagan dependem de Washington.

A Nicarágua «não é inimiga dos Estados Unidos» – sublinhou.

Os dois lados têm mantido as suas posições e manifestaram a sua disponibilidde para o diálogo, mas a situação complicou-se e a tensão aumenta.

O diálogo «secreto e directo» entre Washington e Manágua principiou em Junho, por iniciativa do México, e as conversações Schlaudeman-Tinoco passaram do plano «exploratório» para a análise de uma eventual agenda de negociações.

Até agora não foi revelado oficialmente o estado do diálogo e nenhuma fonte oficial comentou a oitava ronda, mas todos os círculos políticos e diplomáticos são unânimes em considerar muito importante a reunião que ontem começou.

"Templo do Povo"

Massacre da Guiana terá sido obra da CIA

O massacre do «Templo do Povo», ocorrido á seis anos na selva da Guiana, encontra-se «praticamente esquecido nos Estados Unidos» – declarou em Washington a filha do congressista Leo Ryan, citada pela TASS.

A declaração da filha do congressista norte-americano, morto com outras quatro pessoas numa emboscada na Guiana quando se preparava para regressar aos Estados Unidos, depois de ter investigado o massacre, foi proferida domingo durante uma cerimónia destinada a assinalar o atentado.

A TASS refere que a morte de 914 membros da seita religiosa norte-americana «People's Temple» constituiu «uma monstruosa experiência com seres humanos realizada pela CIA no âmbito duma operação secreta denominada «MK-Ultra» e cujo objectivo era a elaboração de métodos de controlo do comportamento humano».

A agência acusa o Governo norte-americano de ter feito tudo para apagar o massacre da memória dos americanos e refere que há três anos o Supremo Tribunal dos Estados Unidos indeferiu, sem quaisquer explicações, a acção judicial intentada contra a CIA (Serviços de Espionagem) por vários ex-elementos do Templo do Povo» e por familiares dos mortos.

Sobreviventes do massacre e familiares dos 914 suicidas fiéis seguidores do reverendo Jim Jones reclamaram em 1981 indemnizações de 63,4 milhões de dólares e acusaram a CIA de participação em «experiências de controlo mental em membros da seita antes do suicídio em massa na selva da Guiana em 1978».

França e Líbia garantem

Não mais tropas para o Chade

Está fora de questão o regresso de tropas francesas ao Chade, afirmou ontem o ministro francês da Defesa, Charles Hernu, após uma reunião em N'Djamena com o presidente chadiano Hissene Habre.

De acordo com a rede Antenne Deux da Televisão francesa, Hernu indicou, contudo, que os voos de reconhecimento dos aviões Jaguar recomeçaram no domingo e continuarão até à retirada total das forças líbias ainda no Norte do território chadiano.

Hernu e o chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas francesas, Jeannou Lacaze, conferenciaram durante três horas e meia com o presidente Habre.

Apesar das declarações do ministro e da convicção expressa por funcionários superiores chadianos de que Paris não deseja envolver-se num conflito directo com a Líbia, circulam informações em Paris sobre um alegado estado de alerta de forças francesas, com vista a um regresso ao Chade.

Por sua vez, o líder líbio, Muamar Khadafi, manifestou, em La Valetta, o seu «firme propósito» de cumprir o acordo franco-líbio sobre a retirada de tropas do Chade.

Em conferência de imprensa Khadafi referiu-se a rumores que circulam sobre a presença no Sul do Chade de 800 a 1200 soldados líbios, com uma resposta evasiva. No entanto, assegurou que o seu país apoiará o Governo chadiano de unidade nacional.

«Não posso dizer se os soldados já regressaram à Líbia ou se encontram ainda no caminho mas, garanto que a Líbia não enviará mais aviões, carros armados ou soldados para o Chade», sublinhou o líder líbio.

Muamar Khadafi encontra-se em Malta desde sábado, numa visita oficial de três dias.

Num discurso pronunciado na sede do Partido Trabalhista Maltês, o dirigente líbio acusou o presidente dos Estados Unidos, Ronald Reagan, de «ter enlouquecido».

Khadafi recusou-se a comentar o atentado contra o ex-primeiro-ministro líbio, Abdel Hamid Bakkush, exilado no Cairo, e pediu o desmantelamento da base da NATO em Comiso, Sicília, onde estão instalados mísseis Cruzeiro.

Bomba em Dusseldórfia

Uma bomba deflagrou ontem num cinema de filmes pornográficos em Dusseldorf, RFA, matando, pelo menos, duas pessoas e ferindo gravemente vários espectadores e um transeunte, informaram as autoridades locais.

O procurador–geral de Dusseldorf, Dieter Berger, afirmou que os investigadores «têm a certeza absoluta» de que a explosão foi causada por uma bomba.

A Polícia disse que dez pessoas ficaram gravemente feridas, mas que o balanço poderá evoluir, enquanto continuarem as buscas nos escombros do cinema, sob os quais poderão estar soterradas mais vítimas.

Não houve ainda qualquer reivindicaçõ do atentado.

BATAS ESCOLARES

BATAS PROFISSIONAIS

ALTAMENTE ESPECIALIZADOS

TINTURARIA GUANABARA
DEPARTAMENTO DE CONFECÇÕES

Av. João XXI, 5-D – 1000 (Metro Areeiro)
R. Infantaria 16, 55-C – 1300 LISBOA

VENDE-SE

Farmácia Rosado Pinto sem activos nem passivos c/toda a existência. Central, boa clientela, por 15 000 contos. Atende das 15 h às 16 h. Telefone: 22 484
Praça do Bocage n.º 98, 99, 2900 Setúbal

SFUAP

ASSEMBLEIA GERAL ORDINÁRIA

AVISO CONVOCATÓRIA

De acordo com o determinado no Artigo 470 dos Estatutos e em conformidade com os artigos 12.º, alínea d) e 13.º alínea a) do Regulamento Interno, **convoco uma Assembleia Geral Ordinária para o dia 28 de Novembro de 1984, com início às 18 horas e termo às 24 horas,** de forma a dar cumprimento ao disposto no Artigo 30.º, número 2, alínea b), dos Estatutos dando-lhe o objectivo de consignado de **eleição da Direcção, do Conselho Fiscal, da Mesa da Assembleia Geral e das Comissões previstas no Artigo 42.º.**

Cova da Piedade, 25 de Outubro de 1984
O Presidente da Mesa da Assembleia Geral
a) Alexandre dos Santos Castanheira

Caminhos de Ferro Portugueses — Informação

VISITAS GUIADAS ÀS OFICINAS DA CP NO BARREIRO

As visitas anunciadas em título estão integradas nas comemorações do Centenário da estação ferroviária do Barreiro.

Efectuam-se em todas as primeiras segundas-feiras dos meses de Novembro de 1984 a Maio de 1985, à tarde.

Os interessados em participar nestas visitas proporcionadas pela CP deverão fazer as respectivas inscrições no Departamento Cultural da Câmara Municipal do Barreiro (Tel. 2073831).

AUGUSTO DE FIGUEIREDO NEVES

MISSA DO 7.º DIA

NOVIDADES NECONSAR, LDA., participa a todos os seus amigos, clientes e fornecedores, que amanhã, dia 21, pelas 19.40 horas, na Igreja do Campo Grande, será celebrada Missa do sócio-gerente, sr. Augusto de Figueiredo Neves.

AGÊNCIA GIL
Tel. 86 34 49

PATENTE

Vende-se ou concede-se licença para exploração em Portugal da Patente de invenção N.º 55 858 para, «PROCESSO DE PREPARAÇÃO DE NOVOS HEPTA — E OCTA-PÉPTIDOS».

TRATA: CLARKE, MODET & C.ª
Patentes e Marcas
Rua Castilho, 201-3.º-
-Esq.º
1000 LISBOA

PATENTE

Vende-se ou concede-se licença para exploração em Portugal da Patente de invenção N.º 56 412 para, «PROCESSO DE PREPARAÇÃO DE COMPOSIÇÕES FARMACÊUTICAS».

TRATA: CLARKE, MODET & C.ª
Patentes e Marcas
Rua Castilho, 201-3.º-
-Esq.º
1000 LISBOA

TRIBUNAL DO TRABALHO DE LISBOA ANÚNCIO

Faz-se saber que pela primeira secção do quinto Juízo do Tribunal do Trabalho de Lisboa, sito Avenida Casal Ribeiro n.º 48, correm os seus termos uns autos de contrato individual de trabalho, com processo sumário, registados sob o número 18/81 em que é autora Idalina da Assunção Soares, residente na Rua Jorge Colaço, 16 - r/c, Esq em Lisboa e réus Jose Borges da Costa, residente na Rua Jorge Colaço n.º 16 - 2.º - Dt.º em Lisboa e Francisco Jose Grafino Amador, cuja ultima residência foi conhecida na mesma Rua Jorge Colaço n.º 16 - 2.º-Esq.ª C-Lisboa e actualmente em parte incerta e este réu notificado de que foi designado o dia um de Março de mil novecentos e oitenta e cinco pelas dez horas para neste Tribunal e nos referidos autos se proceder a audiência de discussão e julgamento pelo que a sua comparência e obrigatoria nos termos do art.º 83.º n.º 1 do Código de Processo do Trabalho e de que tem o prazo de cinco dias, findos os dos éditos de trinta dias, contados a partir da segunda e ultima publicação do anúncio, para efectuar o preparo para julgamento, em estampilhas fiscais da taxa de dois mil cento e seis escudos, sob cominação do disposto no art.º 75.º do Código das Custas Judiciais do Trabalho.

Lisboa e quinto Juizo do Tribunal do Trabalho aos trinta de Outubro de mil novecentos e oitenta e quatro

O Juiz de Direito
(Ilegível)

O Escrivão Adjunto
MÁRIO ALMEIDA

«DL» — 20/11/84 — 2.ª Pub.

TRIBUNAL CÍVEL DA COMARCA DE LISBOA 15.º JUÍZO

ANÚNCIO

Por este Tribunal correm éditos de trinta dias, que começarão a contar-se da segunda publicação do presente anúncio, citando a ré «ARTIPLÁS-INDÚSTRIA TRANSFORMADORA DE MATÉRIAS PLÁSTICAS LD.ª», que teve a sua sede no local abaixo indicado, para no prazo de DEZ dias, findo o dos éditos, contestar querendo a acção, na qual a autora pede que seja condenada a pagar-lhe a dívida de 69.300$00, acrescida de juros legais.

Acção sumária n.º 1218, 2.ª secção, autora a Companhia de Linhas Coats & Clark, Ld.ª, com sede em Vila Nova de Gaia.

Ré «ARTIPLÁS-INDÚSTRIA TRANSFORMADORA DE MATÉRIAS PLÁSTICAS, LD.ª», que teve a sua última sede conhecida na R. Carlos Charbel, n.º 31, traseiras, em Aguaiva — Cacém.

Lisboa, 13 de Novembro de 1984

O Juiz de Direito
a) Manuel Luís de Sá Ferreira

O Escrivão de Direito
a) Martinho Deica

«DL» — 20/11/1984 — 1.ª Pub.

«ASTE — ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE TÉCNICOS E ESTUDANTES DE ELECTRÓNICA»

17.º CARTÓRIO NOTARIAL DE LISBOA RUA ALEXANDRE HERCULANO, 29-1.º ESQ.º

NOTÁRIO LIC. ANTÓNIO MANUEL GONÇALVES SALDANHA

Certifico para efeitos de publicação, que por escritura de dez de Outubro de mil novecentos e oitenta e quatro, lavrada de folhas quinze a folhas dezasseis verso do livro de notas número cinquenta e nove — L, das notas deste cartório, foi constituida uma associação denominada «ASTE — ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE TÉCNICOS E ESTUDANTES DE ELECTRÓNICA», que tem a sua sede social na Rua Heróis de Dadrá, número oito, terceiro andar, esquerdo, na Damaia, no concelho da Amadora, na freguesia da Damaia, sendo esta Associação de âmbito multi-regional, e tem por fins desenvolver todas as actividades das quais possam resultar vantagens culturais, sociais e complementarmente especializativas da actividade estudantil e profissional do âmbito técnico-electrónico; dar apoio consultivo e documental; promover a constituição de uma biblioteca especializada para recolha de informações necessárias aos associados; manter relações e cooperação, quando seja necessário, com os associados, por meio da instauração de um serviço de apoio postal; Favorecer o bom entendimento e a solidariedade entre os seus associados; Contribuir para o desenvolvimento da ética e da dignidade profissional, bem como para a complementação formativa do âmbito técnico dos associados; Estruturar serviços nomeadamente de consulta técnica, destinados a apoiar e incentivar o desenvolvimento das actividades no ramo de electrónica; Proporcionar aos associados no pleno gozo dos seus direitos, todas as informações e serviços possíveis, por acção da consultadoria da associação; Praticar, de modo geral, tudo quanto possa contribuir para o progresso técnico, económico e social dos sectores da electrónica, criando, promovendo e mantendo serviços de interesse para os associados, criando assim um centro de convergências e de contacto interassociados; Salvaguardar sempre a sua independência, quer em relação às entidades oficiais quer privadas.

A admissão de associados reger-se-á pelo disposto no regulamento interno e a declaração da perda de qualidade de associado, compete à Assembleia Geral, no caso previsto no artigo décimo nono alínea b), e à Direcção nos casos previstos nas alíneas a) e c) do mesmo artigo, dos ESTATUTOS da referida Associação.

Está conforme e foi passado para efeitos de publicação.

Lisboa, e Décimo Sétimo Cartório Notarial, aos onze de Outubro de mil novecentos e oitenta e quatro.

O TERCEIRO ADJUDANTE
Maria da Graça Mendes Zuzarte

Caminhos de Ferro Portugueses — Informação

AVISO AO PÚBLICO

CONCURSO

Até às 17 horas do dia 26 de Novembro de 1984, estes Caminhos de Ferro aceitam propostas para a adaptação e subsequente exploração de uma dependência na estação de Beja.

A anuidade mínima a oferecer é de 50 000$00 e os concorrentes devem depositar, em qualquer estação da C. P., a quantia de 8400$00 e as respectivas propostas deverão ser feitas com base no programa do concurso e condições contratuais que os interessados poderão consultar nas seguintes estações e locais:

— **Beja**
— **Serviço Comercial da Região Sul**
— **Barreiro**
— **Serviço Comercial de Passageiros**
Estação de Santa Apolónia, 1.º andar
LISBOA

As propostas deverão ser feitas em carta fechada dirigida ao Serviço Comercial de Passageiros dos Caminhos de Ferro Portugueses, E. P., Apartado n.º 2733, 1118 LISBOA CODEX, acrescentando-se àquele endereço, no sobrescrito, o seguinte:

«**Proposta para a exploração de uma dependência na estação de Beja**»

123 — RTP — concurso

NOME .....
Idade ..... Profissão .....
Morada .....
Localidade ..... Cod. Postal .....
Telefone .....
Freguesia ..... Concelho .....
Tem televisor? ..... N.º Licença .....
ACOMPANHANTE .....
Idade ..... Profissão .....

IMPORTANTE. Preencher em letras maiúsculas, recortar pelo tracejado, colar em postal dos Correios e enviar para Concurso Um, Dois, Três, Apartado 4315 - 1508 Lisboa Codex

PATENTE

Vende-se ou concede-se licença para exploração em Portugal da Patente de invenção N.º 72 051 para, «APERFEIÇOAMENTO EM ATOMIZADOR ULTRA-SÓNICO DE LÍQUIDO TENDO UMA PASSAGEM PARA A ALIMENTAÇÃO DE LÍQUIDO DISPOSTA AXIALMENTE».

TRATA: CLARKE, MODET & C.ª
Patentes e Marcas
Rua Castilho, 201-3.º-
-Esq.º
1000 LISBOA

URGENTE

VENDE-SE

Lote de terreno em Azeitão – 511 m²
T. 9875829

Caminhos de Ferro Portugueses

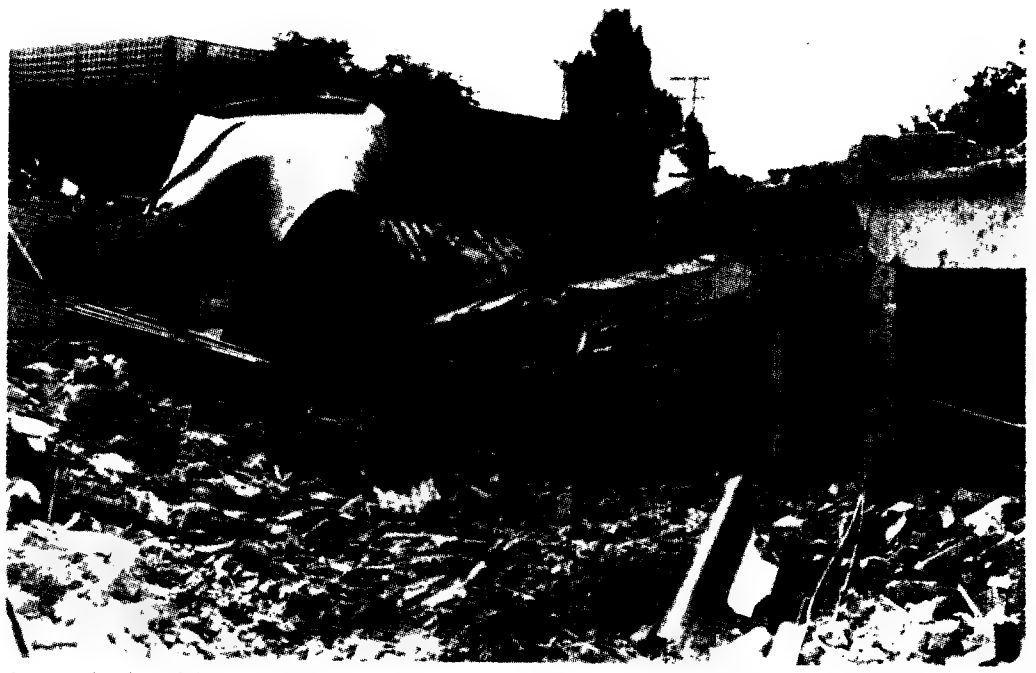
ANÚNCIO

SUCATAS

RODAS
COBRE
FERRO FUNDIDO
MOTORES TÉRMICOS

Está aberto concurso público até 13-12-84, para venda no Entroncamento das sucatas enunciadas.

Informações complementares, bem como o caderno de concurso, podem ser obtidos no DEPARTAMENTO DE APROVISIONAMENTOS da CP, Rua de Santa Apolónia, 65 — 1196 LISBOA CODEX, telefones 86 97 60 a 68, extensão 229, telex 12 382 FERPOL P ou ainda no Armazém Principal do Entroncamento, telefone 049.66487.



Aspecto das destruições causadas pela explosão de gás (Telefoto UPI/NP/«DL»)

Catástrofe no México

Mais de 300 mortos devido a explosões de gás

Pelo menos cerca de 370 pessoas morreram e 1400 ficaram feridas em consequência das explosões que ontem se registaram em Sam Juan Ixhuatepec, informou o serviço social «Locatel».

Um informador deste serviço, dependente das autoridades da Cidade do México, citado pela agência EFE, disse que estes números não são definitivos nem oficiais porque ainda não terminaram as operações de resgate na zona.

Segundo a polícia da capital mexicana, o número de vítimas mortais eleva-se a 100, embora admita que este número poderá ser mais elevado porque ainda não terminou a exploração das zonas afectadas.

O resgate das vítimas tem sido difícil e as brigadas da operação «abrem uma porta e chegam a encontrar dez cadáveres calcinados», salientou uma fonte policial.

As explosões ocorreram a partir das 5.40 horas locais (11.40 tmG) quando um camião cisterna, explodiu e provocou um incêndio num depósito de gás, pertencente à empresa pública «Petroleos Mexicanos».

O sinistro, é um dos mais graves da história da capital mexicana e considerado pelo presidente Miguel de La Madrid como uma das maiores tragédias que atingiram o país nos últimos anos.

A Cidade do México não possui um sistema de abastecimento domiciliário de gás, pelo que este é distribuído em botijas transportadas por camiões.

Foi precisamente quando um desses camiões estava a ser carregado que o incêndio deflagrou e as chamas espalharam-se rapidamente pelo depósito de distribuição, provocando a explosão de alguns reservatórios esféricos.

As 7.15 deu-se nova explosão quando as chamas cobriram a zona de armazenamento de gás liquefeito.

Na área, além das instalações da «PEMEX», a companhia petrolífera mexicana, estão instaladas outras seis companhias distribuidoras de gás, mas os bombeiros conseguiram isolar as chamas e evitar que elas se espalhassem.

Segundo fontes ligadas às equipas de socorros, a maioria das vítimas morreu a dormir, quando as chamas das primeiras explosões atingiram as suas casas.

Um repórter da Televisão Mexicana afirmou que há 375 cadáveres calcinados em consequência da série de explosões registadas hoje em Ecatepec, subúrbio da capital mexicana.

O socorrista da Cruz Vermelha, Salvador Flores, presente no local do sinistro, quando interrogado sobre o número de vítimas mortais limitou-se a afirmar que o sinistro causou muitíssimos mortos.

Salvador Flores acrescentou que ainda se desconhece o número de baixas por ter sido impossível percorrer toda a zona afectada pelas explosões, seguidas de incêndio, em depósitos de gás.

O socorrista disse que no bairro de San Juanito, proximo do local das explosões, a força expansiva derrubou cerca de 80 casas.

A empresa estatal dos petróleos mexicanos (Pemex) informou que havia aproximadamente 80 000 barris de gás nos depósitos que explodiram.

A PEMEX, que não afastou a hipótese de novas explosões, referiu que embora um dos tanques de armazenamento continue a arder, o fogo está dominado.

A estação de depósitos da PEMEX está instalada em San Juanito Ixhuatepec, populoso bairro operário do município de Ecatepec, na periferia da Cidade do México.

A maioria dos 700 000 habitantes do bairro trabalha nas indústrias locais.

Já há 91 novos mísseis na Europa

— *revelou o comandante da NATO*

O comandante supremo das forças da NATO na Europa, general Bernard Rogers, afirmou ontem que 91 mísseis de Cruzeiro e Peshing II de fabrico norte-americano foram já instalados em território europeu, referiu o seu porta-voz. Esta é a primeira vez que é divulgado o número exacto de mísseis nucleares de médio alcance estacionados em países da Aliança Atlântica, desde que, em Dzembro último, 16 mísseis de Cruzeiro ficavam operacionais em Greenham Common, na Grã-Bretanha, enquanto nove mísseis Pershing II eram colocados em Nutlangen, Alemanha Federal.

Mais tarde, soube-se também que 16 mísseis de Cruzeiro foram estacionados em Comiso, na Itália, elevando para 41 o número de mísseis operacionais, a intervir no total planeado de 572 outros, até 1988.

Diversos funcionários superiores e governantes de países pertencentes à Aliança Atlântica tentavam manter em segredo o número de mísseis de Cruzeiros instalados na Europa desde Dezembro e, ainda recentemente, o secretário-geral da NATO, Lorde Carrington, afirmara que não lhe era permitido desvendar o referido número.

Todavia, Rogers desvendou-o perante um grupo de 15 jornalistas britânicos que se deslocaram ao seu gabinete, no Quartel-General da Aliança, em Mons, Bélgica.

Segundo os números actuais que referem os mísseis estacionados na Gra-Bretanha, Itália e Alemanha Federal, o total de mísseis operacionais na Europa Ocidental seria de 57.

Todavia, Rogers apontou o número de 91, totalmente imprevisível no entender do seu próprio porta-voz.

Enquanto isto, o jornal belga "Le Soir" referia ontem que os primeiros mísseis norte-americanos de Cruzeiro poderão ser instalados na Bélgica em Março próximo se o governo de Bruxelas os autorizar.

Citando declarações do primeiro-ministro, Wilfred Martens, o jornal belga precisa que os mísseis norte-americanos estarão prontos para serem instalados em meados de Março próximo.

Apelo de Ceausescu

O presidente romeno, Nicolae Ceausescu apelou aos Estados Unidos e à União Soviética para reatarem conversações sobre desarmamento, mas advogou a permanência da Roménia no Pacto de Varsóvia.

Discursando na sessão inaugural do 13.º Congresso do Partido Comunista Romeno, de que é secretário-geral, Ceausescu elogiou as recentes propostas dos presidentes Ronald Reagan e Constantin Tchernenko, afirmando que poderão servir de base para conversações sobre desarmamento.

«É necessário intensificar a luta pelo desarmamento geral», afirmou o líder romeno, acrescentando que o mundo nunca conheceu desde a Segunda Guerra, «um semelhante perigo de Guerra Mundial, que conduziria inevitavelmente a uma catástrofe nuclear».

Ceausescu reafirmou o seu apelo aos EUA e à URSS, para que sejam interrompidas «a instalação dos mísseis nucleares norte-americanos e as contra-medidas soviéticas», e que seja fixada uma data «para o desmantelamento dos mísseis já estacionados» na Europa.

O líder romeno advogou ainda uma redução dos efectivos e dos armamentos tanto na NATO como no Pacto de Varsóvia, argumentando que «a abolição dos blocos militares seria uma grande vitória, um passo decisivo no caminho para o desarmamento e a paz.

Armas químicas

A República Federal da Alemanha deverá tomar a iniciativa de propor a criação de uma zona livre de armas químicas na Europa — afirmou em Moguncia o vice-presidente da Frente Popular da Chescoslováquia, Thomas Travnicek.

Travnicek, que participou num encontro com sindicalistas alemães federais, classificou a proposta como modelo para uma solução global para a proibição mundial das armas químicas.

O político checoslovaco afirmou que Praga defende esta solução «apenas se as actuais conversações sobre o assunto, a decorrerem em Genebra, não resultarem numa proibição a nível mundial das armas químicas.

O presidente da Confederação dos Sindicatos Alemães (DGB) da Renania-Palatinado, Julius Lehlbach, teceu violentas críticas à política norte-americana sobre armas químicas e classificou a proposta de Washington apresentada nas conversações de Genebra de provocação.

Chester Crocker visita Moçambique

O secretário de Estado adjunto norte-americano para os Assuntos Africanos, Chester Crocker chegou hoje ao Maputo para conversações sobre a África Austral.

Crocker será recebido pelo presidente moçambicano, Samora Machel.

Na segunda-feira uma missão de 15 empresários sul-africanos esteve no Maputo para determinar com as autoridades moçambicanas as áreas de cooperação económica prioritárias.

Crocker esteve anteriormente em Angola, na África do Sul, na Zâmbia e no Zimbabwe.

Em Harare, manteve segunda-feira uma hora de conversações com o primeiro-ministro, Robert Mugabe, e contactos separados com o ministro dos Negócios Estrangeiros, Witness Mangwende.

Não foram revelados pormenores das conversações, mas fontes diplomáticas na capital zimbabweana disseram que Crocker está a sondar opiniões acerca das propostas angolanas para redução do número de tropas cubanas em Angola.

O Ministério sul-africano dos Negócios Estrangeiros revelou entretanto que a África do Sul e Angola concordaram em encontrar-se «mais depressa possível» para discutir a retirada final de tropas sul-africanas de Angola.

Esta decisão segue-se à mais recente série de conversações entre a África do Sul e os Estados Unidos destinadas a estabelecer um plano de independência para a Namíbia e à reunião de segunda-feira da Comissão Militar Conjunta criada em Fevereiro para supervisionar a retirada sul-africana de Angola.

O Ministério sul-africano acrescentou que a delegação sul-africana à reunião da Comissão Militar, em Ngiva (Angola) foi chefiada pelo chefe do Exército, general Johan Geldnhuys, enquanto a delegação angolana foi chefiada pelo tenente-coronel N'Gongo Monteiro, vice-chefe do Estado-Maior das FAPLA.

«Foi decidido que uma reunião ministerial entre a África do Sul e Angola deveria realizar-se o mais depressa possível para determinar uma data final para a transferência da sede da Comissão Militar Conjunta para a fronteira e para chegar a um acordo que garanta a paz e a estabilidade ao longo da fronteira do Sudueste Africano com Angola depois de a Comissão cessar funções» – disse o Ministério.

Declarações de Nyerere

O actual presidente em exercício da Organização de Unidade Africana (OUA) e presidente da Tanzânia, Julius Nyerere, desaconselhou a retirada das tropas cubanas de Angola.

«A África do Sul está interessada em desembaraçar-se do governo pró-socialista do MPLA e instalar em seu lugar um governo da UNITA – declarou Nyerere em entrevista ao «Sunday Times» de Dar es-Salam.

O presidente tanzaniano acrescentou que já não está optimista quanto à próxima independência da Namíbia por causa da insistência sul-africana em ligar a independência daquele território da África Austral à retirada das tropas cubanas de Angola.

A ambição sul-africana – disse – é «mudar» o actual governo angolano por um outro que lhe seja leal, acrescentando que tal ambição é compartilhada pelos Estados Unidos.

Na entrevista publicada em Dar es-Salam, Nyerere afirmou que Moçambique foi «obrigado», em Março passado, a subscrever com a África do Sul o pacto de nao agressão de Nkomati.

Nyerere descreveu o acordo de Nkomati como a «humilhação» dos Estados africanos independentes.

Angola deve retirar uma lição daquele acordo – frisou Nyerere, que considerou a retirada das tropas cubanas de Angola como um «suicídio».

Pyongyang e Seul falam de economia

Pyongyang e Seul encetaram no passado dia 15 deste mês, um diálogo económico, no cenário simbólico de Panmujon, a linha de demarcação artificial entre a parte Norte e Sul da Coreia. Embora este encontro seja de assinalar como uma via inédita conducente ao diálogo cheio de vicissitudes entre as duas partes da Coreia, nada de muito substancial foi alcançado. No entanto, ambas as partes concordaram em voltar a reunir-se no dia 5 do próximo mês num local a fixar, mas sobre cujas alternativas se chegou a consenso.

Em causa estiveram a cooperação e a colaboração económicas. As divergências disseram logo respeito à própria agenda dos trabalhos: para a parte Sul, primeiro há que tratar do comércio concreto e depois da colaboração. A parte Norte considera os dois aspectos indivisíveis, e encara-os expressamente como uma forma de desenvolver uma economia coreana unificada, instrumento este que abre «perspectivas brilhantes no caminho da reunificação do país».

Dado o ângulo sob o qual Pyongyang encara este diálogo, não são de estranhar os princípios básicos que os norte-coreanos pretendem ver subjacentes ao referido diálogo: a obrigatoriedade para ambas as partes de serem fiéis aos três princípios da reunificação da pátria (independência, reunificação pacífica e unidade nacional); o respeito mútuo e a rigorosa reciprocidade.

Os princípios da cooperação propriamente dita, expostos por Pyongyang, são os seguintes: exploração e utilização conjunta dos recursos naturais; esfera de co-propriedade no sector das pescas; cooperação no domínio da agricultura.

Há muito que Pyongyang vem acentuando os benefícios mútuos que poderiam resultar do intercâmbio e da cooperação entre as duas partes coreanas. Aspectos concretos: o Sul podia utilizar as minas de ferro do Norte, que, por seu lado, teria acesso às minas de tungsténio e metais preciosos do Sul; os sistemas de irrigação de terras cortadas pela linha de Panmujon seriam restabelecidos, proporcionando a exploração das terras alagadiças do litoral sul; a ligação entre o extremo Norte e o extremo Sul podia ser reaberta, e certos portos (Namphu, Wonsan, Inchon e Fohang) poderiam ser utilizados pelas duas partes.

Saliente-se ainda que Pyongyang propôs a criação de um Comité Coordenador da Economia do Norte e do Sul, integrado por cinco especialistas de cada parte.

Este diálogo, surgido depois de vários outros passos recentes, é susceptível de inaugurar uma nova era na Península, até agora sob a ameaça de constante tensão militar. No entanto, as divergências entre Pyongyang e Seul parecem, de momento, insanáveis.

Para Seul, estes encontros significam (ou parecem significar) o recomeço do intercâmbio comercial com o Norte, e apenas isso.

Quanto a Pyongyang, a cooperação que pretende com o Sul não é a da cooperação pela cooperaçao, mas sim a da cooperação como meio de atingir o fim último da reunificação nacional.

DESPORTO

ponta esquerda

Aurora e Rosa vão facturando

O secretário de Estado dos Desportos, Miranda Calha, entregou ontem ao presidente da Federação Portuguesa de Atletismo, Correia da Cunha, as bolsas para Aurora Cunha e Rosa Mota pelas suas classificações no mundial de estrada.

As bolsas, no valor de 1500 contos para Aurora Cunha, pelo título de campeã mundial dos 10 000 metros estrada, e de 1000 contos para Rosa Mota, pelo segundo lugar na mesma prova, alargam-se também aos treinadores das atletas, Fonseca e Costa e José Pedrosa, que receberão 750 e 500 contos cada, respectivamente.

Na cerimónia de entrega das bolsas, a que as duas atletas estiveram presentes, Correia da Cunha disse que «estas cerimónias se estão a tornar habituais e ainda bem para que assim sejam recompensadas as horas de esforço e dedicação dos atletas».

Circulação de jogadores em debate

Representantes de federações de futebol de 13 países europeus vão reunir-se em Dezembro com membros da Comissão Europeia, para discutir a livre circulação de jogadores entre os países membros da CEE.

A Comissão Europeia é de opinião que as limitações impostas pelas federações ao número de jogadores estrangeiros que podem actuar numa equipa de futebol são contrárias às leis da comunidade, que garantem a livre circulação de trabalhadores pelos países membros do Mercado Comum.

Taça das Taças: Celtic ou Rapid?

O Rapid de Viena apelou para a Comissão de Controlo da UEFA no caso contra o Celtic Glasgow, anunciou a União Europeia de Futebol. A UEFA deverá analisar o apelo da equipa de Viena na próxima quinta-feira.

O Rapid de Viena exige que o Celtic seja derrotado por falta de comparência na segunda «mão» na Taça das Taças alegando que foi obrigado a jogar os últimos sete minutos com dez elementos porque um dos seus futebolistas foi atingido com uma garrafa na cabeça e não pôde ser substituído.

A Comissão de Controlo da UEFA não registou tal ocorrência na altura, tendo antes aplicado uma multa de 6200 dólares ao clube austríaco por «conduta incorrecta», enquanto o Glasgow sofreu igualmente um castigo de 5000 dólares por mau comportamento dos seus adeptos.

Caso o apelo do Rapid Viena seja aceite, a turma austríaca substituirá o Glasgow nos quartos de final da Taça das Taças.

Sócrates tem o apoio de Cerézo

O futebolista brasileiro Sócrates, do Fiorentina, afirmou que não é nenhum deus para resolver o mau momento desportivo que atravessa a sua equipa. «Estão a exigir-se coisas que realmente não posso resolver sozinho. Não sou denhum deus, sou uma pessoa normal, um futebolista normal», disse Sócrates que nas últimas semanas tem sido criticado pela Imprensa italiana que o responsabiliza dos resultados negativos obtidos pelo Fiorentina.

Sócrates adiantou que não está arrenpendido de jogar no Fiorentina «pois os problemas que estão a surgir não vêm de agora, mas, antes, de tempos antigos».

Toninho Cerezo companheiro de Sócrates, frisou que o Fiorentina tem uma boa equipa, mas que os seus jogadores estão a efectuar jogadas pessoais. «Creio que os jogadores têm de decidir se querem Sócrates na equipa. Se querem, então não podem continuar com este boicote insensato contra Sócrates», acrescentou.

Quem faz golos na Europa?

O campeonato português foi o 10.º campeonato mais realizador do futebol europeu com 16 golos marcados em sete jogos disputados, dos quais nove foram obtidos no jogo Sporting-Braga.

O ataque mais realizador foi esta semana o campeonato belga, com 33 golos em 9 jogos, seguido do campeonato escocês, com 17 golos em 5 encontros realizados. O campeonato italiano, onde actuam algumas das grandes vedetas do futebol mundial, voltou a quedar-se pela última posição com apenas 11 golos nos 8 encontros disputados este fim-de-semana. A Liga Espanhola, uma das competições mais duras da Europa, com 14 golos em 9 jogos, classificou-se em penúltimo lugar, com uma média de 1,555 golos por encontro.

Classificação desta semana:

País	Golos	Jogos	Média
Bélgica	33	9	3,666
Escócia	17	5	3,400
RFA	28	9	3,111
Roménia	26	9	2,888
Jugoslávia	24	9	2,666
Inglaterra	28	11	2,545
Polónia	20	8	2,500
Grécia	20	8	2,500
URSS	21	9	2,333
PORTUGAL	16	7	2,285
Suíça	18	8	2,250
Áustria	18	8	2,250
Checoslováquia	17	8	2,125
Irlanda	16	8	2,000
Turquia	17	9	1,888
Dinamarca	13	8	1,625
Espanha	14	9	1,555
Itália	11	8	1,375

Hóquei em patins

José Castel-Branco reeleito "patrão" mundial

José Castel-Branco foi reeleito presidente do Comité Internacional de Rink Hokey, durante a assembleia geral ordinária efectuada em Paris.

Castel-Branco foi reeleito para um mandato de quatro anos, à frente do organismo máximo do hóquei em patins, tendo António Hub Teixeira sido eleito para o cargo de secretário-geral.

Existem por preencher nove lugares no Comité que segundo Castel-Branco revelou somente divulgará o nome das pessoas indicadas no último dia do mundial de hóquei em patins, Grupo B, no próximo sábado.

O Comité Internacional de Rink Hokey passa a partir de agora a ter igualmente o seu primeiro assessor técnico, o espanhol Ruan Sabater, ex-capitão e antigo seleccionador da equipa espanhola de hóquei em patins.

Taça: Finalistas à vista

FC Porto e Sanjoanense obtiveram triunfos que lhes abrem perspectivas para a presença na final da Taça de Portugal em Hóquei em Patins.

Nas Antas, o FC Porto derrotou o Cascais por 8-3 e no outro jogo da primeira «mão» da meia-final, a Sanjoanense venceu, em Tomar, o Sporting de Tomar por 5-4.

Os jogos da segunda «mão» disputam-se dia 24.

Taças europeias: sorteio dita confrontos

O FC Porto defronta o vencedor do Montreux-Sundays nos quartos de final da Taça dos Campeões Europeus de hóquei em patins — ditou o sorteio ontem efectuado em Pais.

Na Taça das Taças, o Sporting joga na primeira eliminatória com os franceses do Vandeenne e na pré-eliminatória da Taça CERS os primeiros opositores do Benfica, Juventude, Viana e Sanjoanense são o Lodi (Itália), o Fontennay (França) e o Moenchengladbach (RFA).

O FC Porto, que joga primeiro em casa, disputa a eliminatória a 11 e 18 de Maio e de acordo com o sorteio pode chegar à final e enfrentar o crónico campeão Barcelona.

O Sporting, por seu turno, joga primeiro fora a 11 de Maio, recebendo os franceses a 18 do mesmo mês e quanto aos três representantes portugueses na Taça CERS apenas a Juventude de Viana joga fora. As datas para esta eliminatória são a 13 e 20 de Abril.

As finais das três provas estão marcadas para 22 e 29 de Junho.

Mundial: Grup B
Macau na aprendizagem

A selecção de Macau foi derrotada pela Austrália por 10-1 no terceiro dia de provas do campeonato mundial de hóquei em patins, Grupo B.

A selecção macaense conseguiu contudo marcar o seu primeiro golo no mundial através de Carmo. Macau continua a sua aprendizagem no campeonato realizando uma actuação modesta mas regular, manifestando ainda falta de rodagem neste tipo de competição.

Resultados da 3.ª jornada: Angola - Japão, 12-0; México - Irlanda, 6-2; Inglaterra - Colômbia, 2-0; Bélgica - Japão, 12-0; Angola - Irlanda, 17-0; Austrália -Macau, 10-1; França - Nova Zelândia, 12-6; Austrália - Colômbia, 2-5.

"Nacional" de ténis de mesa

"Leões" superam "águias"

O «derby» lisboeta veio confirmar que a supremacia do Benfica nas últimas três épocas corre sério risco de não se repetir na presente temporada. Pese embora o facto de o Benfica não ter podido contar com José Marquês (devido a acidente deste), a verdade é que a juventude dos «leões» começa a impor-se a uma certa veterania por parte dos benfiquistas (José Alvoeiro, Ivanoel Moreira e José Rocha).

O resultado de 5-3 espelha o equilíbrio verificado e cria certa expectativa para embates futuros. Realce-se a presença de numeroso público no recinto de Alvalade, como que a dizer que o ténis de mesa recomeça a ganhar a popularidade que em tempos ainda recentes teve (e aliás merece).

Outros resultados da jornada:

ZONA NORTE – CPN, 5- -Monte Aventino, 0; Desp. Bairro, 5-Alvinegro, 3; CDUP, 0-FC Porto, 5 e Ginásio de Águeda, 0-Cultural das Antas, 5.

ZONA CENTRO – Acad. Santarém, 5-Campos do Lis, 0; Emp. Comércio, 2-S. Martinho do Porto, 5 e Sporting das Caldas, 3-Estrela da Amadora, 5.

ZONA SUL – Casa Pia, 4- -Fanhões, 5; Vitória de Setúbal, 5-Juv. de Évora, 0 e Os Bonjoanenses, 1-Paço de Arcos, 5.

Xadrez: começo da olimpíada

Korchnoi representa a Suíça

Jogadores de 99 países, entre os quais Portugal, participam na Vigésima Sexta Olimpíada de Xadrez, que ontem se iniciou em Salónica, Grécia.

Dos países participantes, 52 apresentarão xadrezistas de ambos os sexos, sendo a Guatemala o único país a não apresentar equipa masculina e, segundo a Federação Internacional de Xadrez, esta será a olimpíada mais participada até agora. Na anterior, disputada na localidade suíça de Lucerna, participaram 92 países, 45 dos quais apresentavam equipas de ambos os sexos.

Ainda segundo as mesmas fontes, a grande participação na olimpíada deste ano poderá levar a Federação Internacional de Xadrez a aceitar a proposta grega de fixar Salónica como sede permanente das olimpíadas xadrezísticas.

Grandes mestes como o holandês J. Timman, o dinamarquês Bent Larse, o húngaro Lajos Pirtisch e o checoslovaco Vlastimil Hort participam na olimpíada deste ano.

O ex-campeão mundial, o soviético, agora naturalizado francês, Biros Spassky, representará a França, enquanto o apátrida Viktor Korchnoi jogará pela equipa suíça.

Karpov — Kasparov: novo empate

Karpov e Kasparov voltaram a empatar, mais uma partida do «match» para a atribuição do título mundial de xadrez, depois de jogados apenas 21 lances.

Em 25 partidas disputadas, registaram-se já 21 empates, 16 dos quais consecutivos, constituindo um recorde inédito que os especialistas consideram como consequência directa das tácticas adoptadas pelos dois contendores após a vantagem de 4-0, alcançado por Karpov. Ao 13.º lance (torre c2), Karpov voltou a usar a fórmula ensaiada na décima-sétima partida, em posição análoga, o que pressupõe um novo complemento para a abertura utilizada que os especialistas consideraram como a única jogada com destaque durante todo o encontro. Kasparov voltou a demonstrar que não toma qualquer iniciativa quando joga com as pretas e propôs o empate ao 22.º lance, da mesma forma que o faz quando as suas aberturas são neutralizadas pelo jogo defensivo do tricampeão Anatoli Karpov.

O «match» será reiniciado amanhã, caso nenhum dos finalistas peça o adiamento a que tem direito.

Luta: torneio internacional

A selecção de Vigo venceu o torneio internacional de lutas amadoras que decorreu no pavilhão do Runa, somando 34 pontos contra 33 do Ateneu e 18 do Sporting. Participaram no torneio 68 lutadores de 11 equipas, no estilo livre-olímpica.

Vencedores: 48 quilos: Alfredo Marulho (Vigo); 52 quilos: Daniel Fernandes (Ateneu); 57 quilos: Eduardo Ardisson (Ateneu); 62 quilos: Fernando Ardison (Ateneu); 68 quilos: Vicente Dominguez (Vigo); 74 quilos: Luís Caride (Vigo); 82 quilos: Carlos Fernandes (Ateneu) e 90 quilos: Ernesto Rodrigues (Ateneu).

Mais de 100 quilos: Francisco Roque (Runa).

Críticos ingleses elegem os melhores

Sebastian Coe e Tessa Anderson foram considerados desportistas (masculino e feminino) do ano na Grã-Bretanha pelos jornalistas desportivos do país.

Basquetebol: campeonato nacional

FC Porto: duas derrotas

Com as duplas derrotas do FC Porto e, igualmente, as duplas derrotas do Belenenses, o QJeluz e o Benfica ficaram alegremente sós no comando do campeonato nacional da I Divisão de basquetebol, apenas decorrida a 4.ª jornada, enquanto Conimbricense (por coincidência o primeiro campeão de Portugal em 1933) permanece sem conseguir um êxito, a despeito de ter efectuado em «casa» os dois últimos jogos.

O Benfica foi, indiscutivelmente, a equipa mais em evidência neste fim-de-semana: venceu em Ovar (114-69) por uma margem inquestionavelmente inusitada em relação aos grupos visitados e triunfou, desta feita com extrema dificuldade, em Sangalhos. Os «encarnados» para minimizar algumas deficiências resultantes de possuirem uma equipa de média mais baixa em estatura, centralizaram as suas actuações por tentativas permanentes da área restritiva dos três pontos. E como possuem bons lançadores (Carlos Lisboa, José Luís, Barbosa e o angolano José Guimarães) o «filão» foi bem explorado pelo sagaz técnico José Curado e os efeitos foram aguentar a carreira vitoriosa nesta primeira campanha nortenha, no caso aveirense.

O FC Porto baqueou em Queluz e no Barreiro. Tratando-se de formações de capacidade idêntica não é para admirar os inêxitos dos portuenses. Já as vitórias do Barreirense e do Queluz frente à Sanjoanense (é só reflectir nos resultados) são de um antagonismo que não pensávamos possível: Barreirense que chegou aos 119-61 e Queluz que se quedou por uma vitória expressa em três «débeis» pontos.

O Belenenses sofreu as primeiras derrotas: o que era de esperar, especialmente atendendo a que actuou como visitante, no caso em Sangalhos e em Ovar. Os «azuis» não têm «estaleca» de comandantes e se desfrutarem da posição em que permanecem os seus vizinhos de região foi porque nas duas jornadas iniciais defrontaram grupos dos mais fracos e no Restelo. Na jornada de ontem a grande surpresa foi constituída pela vitória do Illiabum (a primeira) no recinto do Conimbricense (sem vencer), sendo por outro lado de dar alguma importância às «centenas» a que chegaram, no sábado, o Benfica, Barreirense e Sangalhos.

No que respeita à interpretação das novas regras já houve um apuro sensível, tanto por parte dos árbitros como dos jogadores, pormenor que se saúda. Continuem, porém, uns e outros nos seus esforços de reciclagem porque há ainda deficiências a debelar que originam pontos de discordância entre os juízes e os outros intérpretes do jogo.

Resultados – 3.ª jornada: Ovarense-Benfica, 69-114; Ginásio-Illiabum, 75-62; Conimbricense-Olivais, 80-85; Barreirense-Sanjoanense, 119-61; Queluz-FC Porto, 95-90 e Sangalhos-Belenenses, 103-68.

4.ª jornada: Barreirense-FC Porto, 84-73; Queluz-Sanjoanense, 94-91; Sangalhos-Benfica, 90-94; Ovarense-Belenenses, 81-75; Ginásio-Olivais, 71-63 e Conimbricense-Illiabum, 65-77.

Pontuação: 1.os Benfica e Queluz, 4 jogos e 8 pontos; 3.º Barreirense, 4-7; 4.os FC Porto, Olivais, Ovarense, Belenenses e Ginásio, 4-6; 9.os Sangalhos, Sanjoanense e Illiabum, 4-5 e 12.º Conimbricense, 4-4.

DESPORTO

Desporto na imagem

O nosso camarada Bruno Neves captou no passado domingo estas elucidativas imagens do encontro Salgueiros-Boavista que, como se sabe, terminou com o triunfo dos boavisteiros por 2-0, sendo caracterizado por alguns lapsos do árbitro portista, Xavier de Oliveira, com prejuízo esclusivo para a equipa da Paranhos. Um «penalty» perdoado, por falta de Adão sobre António Manuel, e a validação do segundo tento dos axadrezados, foram fatais para a influência no resultado. Bruno Neves captou nas imagens que aqui documentamos duas situações irregulares: na primeira, José Pedro é travado pelos calções, enquanto, na segunda, Armando é vítima de um derrube.

VOLEIBOL: para o campeonato feminino defrontaram-se no Pavilhão Borges Coutinho (Estádio da Luz) Benfica e Sporting cabendo o triunfo às atletas «leoninas» por um concludente 3-0 (9-15, 6-15 e 9-15).

RÁGUEBI: fase do encontro Direito-CDUL que os campeões venceram (16-13) mercê de duas decisões erradas do árbitro Pedro Ribeiro. Após duas jornadas CDUL, Cascais e Belenenses assumem o comando do «nacional».

Zezinho, Jaime Pacheco e Manuel Fernandes, reúnem-se, para escutar o depoimento de Lito acerca dos seus propósitos quanto ao recente (insólito) castigo que os dirigentes federativos lhe aplicaram Lito já anunciou que iria recorrer da punição aplicada pelos «juízes» da Praça da Alegria, tendo os dirigentes sindicais anunciado total apoio ao seu filiado.

FC Porto: renovação de contratos

Sete futebolistas assinam amanhã

A culminar a fase de negociações que vinha decorrendo entre os dirigentes do futebol portista e alguns dos titulares mais cobiçados do plantel, vai ter lugar, amanhã, em local a anunciar pela direcção «azul e branca», o acto de assinatura de renovação dos respectivos contratos para sete profissionais: Eurico, Frasco, Inácio, Zé Beto, Jaime Magalhães, João Pinto e Semedo.

Os quatro primeiros deverão renovar por três épocas, enquanto os três restantes deverão rubricar um compromisso válido por duas temporadas. O acto assume particular relevância por ocorrer exactamente em vésperas da visita dos «leões» às Antas, para um encontro que pode ser decisivo para a atribuição do título que, pelo menos por agora, está ao alcance de ambas as turmas.

Rcorde-se, por outro lado, que ainda há bem pouco tempo se falava na eventualidade de uma mudança de alguns portistas para Alvalade, a exemplo, aliás, do que sucedeu com Sousa e Jaime Pacheco. Como nos dizia ontem o chefe do departamento de futebol portista, Teles Roxo, «acelerámos as negociações para acabar com as especulações que começavam a fazer-se de novo». O objectivo, ainda segundo o mesmo dirigente, «foi plenamente alcançado e os jornalistas estão convidados para testemunhar o acto».

Embora Teles Roxo nada tenha adiantado sobre o assunto, julgamos que a recente aprovação de cotas, aprovada pelos associados portistas na assembleia geral extraordinária que teve lugar sexta-feira à noite, nas Antas, foi decisiva para as negociações em curso, uma vez que a direcção passou a dispor de um maior «plafond» financeiro.

Clássico das Antas antecipa jogo do Bessa

Sem qualquer ponta de surpresa os dirigentes do Boavista e do Varzim acordaram na antecipação do encontro que ambos disputam a contar para a 11.ª jornada do campeonato nacional de futebol, já que no domingo todas as atenções se encaminham para o palco das Antas, onde terá lugar o clássico Porto-Sporting. Assim, poveiros e boavisteiros resolveram antecipar o encontro a realizar no Estádio do Bessa, para as 15 horas de sábado. Esta é, quanto ao escalão maior, a única alteração conhecida e quanto à 2.ª divisão sabe-se que o Barreirense-Cova da Piedade será realizado igualmente no sábado e também pelas 15 horas.

Rosa Santos, nas Antas?

A especulação já começou. O árbitro bejense Rosa Santos é apontado como possível eleito pelos dirigentes do Conselho de Arbitragem da FPF para a difícil missão de dirigir o embate das Antas no próximo domingo. As notícias que apontam o reputado «juiz» alentejano terão o seu fundamento no acerto do seu comportamento tido na presente temporada quer a nível interno quer nos encontros internacionais. No entanto, será bom recordar que existem outros árbitros com craveira bastante para o escaldante prélio entre «leões» e «dragões» como por exemplo Raul Nazaré, Alder Dante, Carlos Valente, Veiga Trigo e mais alguns. Seja Rosa Santos ou outro qualquer, o que todos desejam é que nas Antas esteja presente o desportivismo dos atletas, dos dirigentes, dos técnicos e dos espectadores, porquanto estará lá um árbitro isento, honesto, imparcial e competente.

Reservas: Benfica - Sporting amanhã no Estádio da Luz

Sob a égide da Associação de Futebol de Lisboa, continua a decorrer o Campeonato de Reservas da 1.ª Divisão, o qual amanhã terá a 12.ª jornada com a particularidade de integrar o confronto entre o Benfica e o Sporting em jogo que será efectuado no Estádio da Luz com início às 15 horas. A jornada completa-se com a realização dos seguintes encontros: Amadora -Estoril (Campo Dr. Simões Alves, em Algés) a ter lugar pelas 15 horas, enquanto, pelas 21 horas, Atlético defronta, na Tapadinha (campo de treinos) o Torriense e, no Restelo, o Belenenses será visitado pelo Odivelas.

Eusébio vai «regressar»

Integrando a equipa de Lisboa, o fabuloso Eusébio dos tempos idos, vai «regressar» à prática do futebol em jogo com a equipa de Guadalajara (Espanha) que terá lugar no dia 22 de Dezembro no Pavilhão dos Desportos. Este confronto de futebol de salão é organizado pela empresa Eusébio – Promoções e Turismo, de que faz parte o conhecido e apreciado desportista.

Totobola: prémios

O primeiro prémio do Totobola desta semana ultrapassa os 800 contos, anunciaram as Apostas Mútuas Desportivas. Com 13 resultados certos foram escrutinadas 31 apostas, com o prémio individual de 804.540 escudos; Com 12 resultados foram apurados 1641 apostas, a que corresponde o prémio de 15.198 escudos, e com 11 símbolos certos foram apuradas 25.872 apostas, cabendo a cada uma 963 escudos.

Futebol internacional

Roma de Eriksson: primeiro triunfo

O Roma, treinado pelo antigo técnico do Benfica Sven Goran Eriksson, obteve ontem a primeira vitória no campeonato italiano de futebol ao bater em casa o Fiorentina, por 2-1.

O Verona, actual líder, empatou em casa (0-0) com o Sampdoria enquanto o Torino se aproximou do topo ao ganhar no campo da Juventus por 1-2.

Resultados da nona jornada: Ascoli-Nápoles, 1-1; Atalanta-Lazio, 1-0; Avellino-Milão, 0-0; Como-Cremonese, 1-0; Inter-Udinese, 1-0; Juventus-Torino, 1-2; Roma Fiorentina, 2-1; Verona-Sampdoria, 0-0.

Classificação após a nona jornada: 1.º Verona, 15 pontos; 2.º Torino, 14;3.os Sampdoria e Inter, 12; 5.º Milão, 11; 6.os Fiorentina, Avellino, Roma, Como e Atalanta, 9; 11.º Juventus, 8; 12.os Udinese e Nápoles, 7; 14.º Lázio, 6; 15.º Ascoli, 4; 16.º Cremonese, 3.

Espanha: Real foi goleado

O Barcelona venceu, na sua deslocação a Málaga, por 2-1, e manteve a posição de guia isolado da primeira divisão do campeonato espanhol de futebol, após a 11.º jornada. O Real de Madrid sofreu a maior goleada da jornada, ao perder por 4-1 no campo do Real Bétis. Dos nove encontros da primeira divisão, cinco terminaram empatados, com destaque para o jogo entre o Valência, segundo classificado e o Valladolid (15.º) onde não houve golos.

Resultados da jornada: Málaga-Barcelona, 1-2; Hércules-Gijon, 1-1; Real Sociedad-Santander, 0-0; Múrcia-Atlético de Bilbau, 0-0; Osasuna-Saragoça, 0-1; Bétis-Real Madrid, 4-1; Atlético de Madrid-Sevilha, 1-1; Espanhol-Elche, 1-0 e Valência-Valladolid, 0-0.

Classificação: 1.º Barcelona, 18 pontos; 2.º Valência, 14; 3.os Gijon, Atlético de Madrid, Real Madrid e Sevilha, 13; 7.os Real Sociedad, Bétis, Atl,. Bilbau e Hércules, 11; 11.º Espanhol, Osasuna, Santander e Saragoça, 10; 15.os Valladolid e Málaga, 9; 17.º Elche, 7; 18.º Múrcia, 5.

Dinamarca: Vejle é campeão

O Vejle sagrou-se campeão dinarmaquês de futebol apesar de consentir um empate nulo (0-0) frente ao Broendby na última jornada da prova.

O Vejle totalizou 41 pontos, tendo somado mais um ponto que o seu rival mais directo, o Aarhus, que cilindrou o Lyngby por 6-0, no seu último jogo. O Hering, KB, e B 1909, as equipas que ficaram nas três últimas posições, descem de divisão, sendo os seus lugares ocupados pelo B 1903, B-93 e Kastrup, vindos da 2.ª Divisão.

Inglaterra: Everton não desarma

O Everton, primeiro classificado no campeonato inglês de futebol da primeira divisão, venceu o Stoke City por 4-0 em jogo da 15.ª jornada.

Resultados: Arsenal - Queens Park, 1-0; Aston Villa - Southampton, 2-2; Chelsea - West Bromwich, 3-1; Coventry - Nottingham Forest, 1-3; Everton -Stoke City, 4-0; Ipswich - Tottenham, 0-3; Leicester - Norwich, 2-0; Manchester United - Luton, 2-0; Watford - Sheffield, 1-0; West Ham - Sunderland, 1-0.

Classificação actual: 1.º, Everton, 32 pontos; 2.ºs, Manchester United e Arsenal 29;4.º, Tottenham, 28; 5.º, West Ham, 25; 6.ºs, Chelsea, Sheffield e Southampton, 22; 9.ºs, Nottingham e Newcastle, 21; 11.ºs, Sunderland e Norwich, 20; 13.º, West Bromwich, 19; 14.º, Liverpool, 18; 15.º, Aston Villa, 17; 16.º, Ipswich, 16; 17.ºs, Watford, Queens Park, Coventry e Leicester, 15; 21.º, Luton, 13; 22.º, Stoke City, 7.

Mundial: RDA e Hungria triunfos esperados

A Alemanha Democrática goleou o Luxemburgo, por 5-0, em jogo do Grupo Quatro da zona europeia de qualificação para o «Mundial» de Futebol de 1986 disputado no Luxemburgo.

Classificação actual do grupo:

	J	V	E	D	G	P
1.º Jug.	2	1	1	0	3-2	3
2.º Fra.	1	1	0	0	4-0	2
3.º RDA	2	1	0	1	7-3	2
4.º Bulg.	1	0	1	0	0-0	1
5.º Lux.	2	0	0	2	0-9	0

Próximos jogos: França - Bulgária, a 21 de Novembro e Bulgária - Luxemburgo, a 5 de Dezembro.

●

A Hungria venceu Chipre por 3-1 em jogo do Grupo Cinco da zona europeia de qualificação para o «Mundial» de Futebol de 1986, disputado em Nicósia

Classificação actual:

	J	V	E	D	G	P
1.º Hung.	3	3	0	0	7-3	6
2.º Áus.	3	2	0	1	4-4	4
3.º Chipre	2	0	0	2	2-4	0
4.º Hol.	2	0	0	2	1-3	0

Próximos jogos: Chipre - Holanda, 23 de Dezembro e Holanda - Chipre, 27 de Fevereiro, 1985.

Pietra faz pela vida

Pietra: pensando (bem) no seu futuro, o defesa «internacional» do Benfica vai brevemente abrir, na lisboeta Rua Ferreira Borges, 191-C, a sua casa de desporto. Nome: claro que está certo. É a «Pietra Sport».

Os Passageiros do Vento 18

Glenat/Meribérica

continua

editorial CAMINHO

notícias do livro

«MEMORIAL DO CONVENTO»

«A originalidade de Saramago neste livro, originalidade bem patente na sua temática, na fusão da cultura popular e erudita e na extrema subtileza da sua escrita, passou praticamente desapercebida à grande maioria da crítica. É na verdade um fenómeno surpreendente. Numa altura em que os críticos tanto falam teoricamente da enorme importância da intertextualidade e do efeito lieterário, que tem a pluralidade das escritas, esta surdez singular a um discurso tão cheio de ressonâncias da nossa tradição literária e oral, onde se misturam os ecos e as fórmulas da crónica, do sermão e da poesia lírica, não deixa de ser inquietante. Só um leitor distraído pode ignorá-las. Mas essa desatenção ser-lhe-á fatal, porquanto corre o risco de não entender o que o **Memorial** representa no panorama da nossa ficção contemporânea.»

Luís de Sousa Rebelo no seu estudo «Os rumos da ficção de José Saramago» inserto na 2.ª edição do romance de Saramago, **Manual de Pintura e Caligrafia.**

De Memorial do convento **já está à venda a 12.ª edição.**

O automóvel na paisagem da Polónia

O automóvel, para um cidadão polaco não privilegiado pelo Estado ou pelo Partido, é não apenas um artigo de luxo, como um sonho quase impossível de concretizar.

O modelo mais barato, o Fiat Polski 126 P, que quando começou a ser construído, no princípio dos anos 70, deveria custar apenas cerca de 70 mil slotys (120 mil escudos ao câmbio oficial), é hoje negociado em segunda mão a mais de mil contos

Isto corresponde a mais de quarenta ordenados mensais de um trabalhador médio polaco (cerca de 10 mil slotys). A especulação que domina o mercado automóvel, e que pode ser constatada semanalmente nos mercados organizados nas principais cidades do país, é em certa medida fomentada pelo próprio governo.

Em 1982, devido à falta de divisas, o gabinete do general Jaruselski resolveu dar a possibilidade aos seus cidadãos de comprarem automóveis sem se inscreverem na lista de espera (3-5 anos).

A modalidade de compra consistia no pagamento de metade em dólares, 1250 ao câmbio da época, e o restante na moeda do país, ou seja 250 mil slotys.

A experiência, iniciada em Julho daquele ano, saldou-se por um estrondoso sucesso. Em apenas 10 dias, foram vendidos 8711 automóveis, mais 709 do que nos primeiros seis meses de 1982.

A explosão dos preços das viaturas nacionais e estrangeiras não se fez esperar, sendo transaccionadas em segunda mão a preços exorbitantes

Actualmente, não é raro um Polski, com um ano de uso, custar mais de mil contos, descendo para 400/500 contos se tiver entre oito e dez anos

Marcas de fabrico ocidental, por serem pouco abundantes, sendo na sua maioria levadas para o país pelos emigrantes, custam vários milhares de contos

Um Mercedes 220 Diesel, de 1973, custa 2800--3000 contos. Se o ano de fabrico for 1979, já ultrapassa os 5000 contos Um Ford de finais dos anos 70 custa, em média, 3000 contos

Apenas um número cada vez mais reduzido de cidadãos – altos dignitários do regime, funcionários do Estado e do Partido, cientistas, artistas e jornalistas – têm a possibilidade de adquirir uma viatura para seu uso pessoal

Os automóveis são adquiridos no âmbito das suas funções oficiais, beneficiando de generosos descontos. O cidadão normal não pode pagar os preços do mercado, a menos que viva de negócios ilícitos – mercado negro, prostituição e contrabando.

Não admira que o automóvel seja um elemento raro na paisagem polaca. A motorização do país começou a fazer-se apenas na década passada, na sequência de um segundo acordo com a Fiat.

A prestigiada marca italiana, fortemente instalada em quase todos os países de Leste, iniciou a sua actividade na Polónia em 1938, com uma produção de 1900 viaturas de passageiros.

Comparativamente, no mesmo ano, saíam das linhas de montagem americanas dois milhões de viaturas. Na Alemanha hitleriana, a produção atingiu as 270 mil unidades.

A Segunda Guerra Mundial não apenas impediu o crescimentoo da indústria automóvel polaca como destruiu completamente as suas ainda incipientes estruturas produtivas.

Em meados da década de 50, encontravam-se registados na Polónia cerca de 40 mil automóveis de passageiros, fixando-se em 245 mil, em 1968. As pequenas unidades fabris polacas, então encarregadas de produção de automóveis, colocaram naquele ano no mercado 40 400 carros do modelo soviético Pobieda ao qual os polacos chamavam Warszawa.

Com a chegada de Gierek ao poder, foi renegociado o acordo com a Fiat, enquadrado na política de dinamização da indústria automóvel.

Em Tychy, na Silésia, começaram então a ser construídos, numa fábrica nova e equipada pelos italianos, sob licença, os utilitários Fiat 126 P.

Em 1978, a produção atingiu as 200 mil unidades/ano. O número de viaturas registadas então no país elevava-se a 1 800 000.

O choque petrolífero verificado no ano seguinte, detonador da crise económica mundial que ainda hoje atravessamos, acabou por, pela segunda vez, comprometer o esforço polaco.

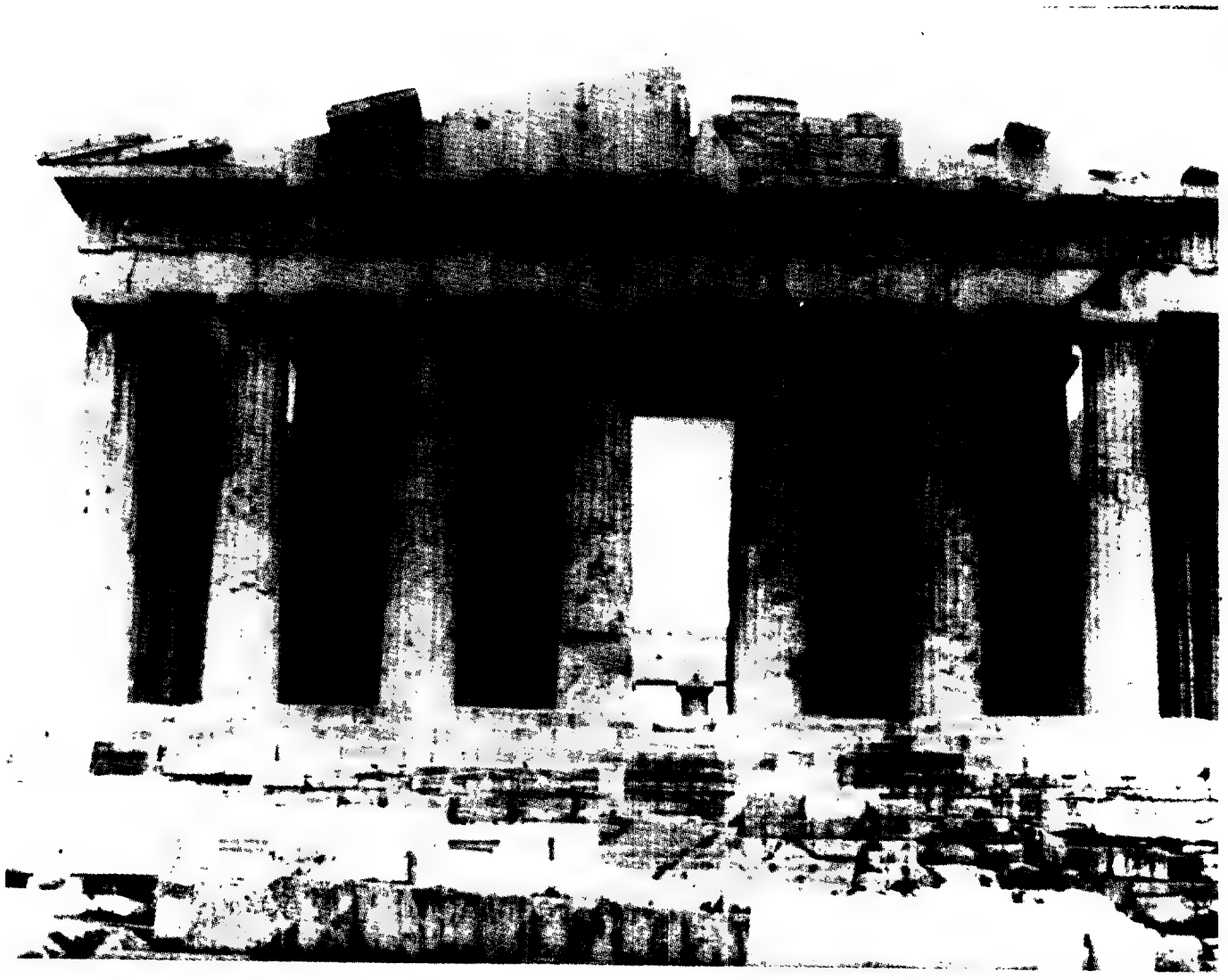
A falta de matérias-primas e o início de perturbações sociais nas fábricas provocaram uma drástica queda da produção. No início dos anos 80, o governo viu-se mesmo na necessidade de começar a exportar os Polski, para obter divisas, tornando-os cada vez mais inacessíveis aos potenciais consumidores do mercado interno.

Ainda assim, os proprietários de automóveis na Polónia se têm motivos de orgulho, pelo estatuto social que daí lhes advem, não têm menos razão para se preocuparem.

A crise energética obrigou o governo a racionar a gasolina, em 1983. Consoante os modelos, são distribuídos entre 10 a 15 litros por mês. Grandes viagens só de comboio ou autocarro.

As reparações são extremamente dificultadas devido à carência de peças sobressalentes. O roubo de peças de automóveis estacionados na rua passou a fazer parte do quotidiano polaco.

Isso levou muitos automobilistas a tomarem medidas de precaução, a mais segura a prenoita na viatura, como noticiou recentemente o jornal de Gdansk «Glos Wybrzeza».



Se não lhe acudirem quanto antes

Partenon pode mesmo agonizar

A crescente deterioração de três frisos do Partenon de Atenas reavivou nos últimos dias o alarme causado por um poluição atmosférica que em menos de dez anos pode provocar danos irreparáveis na Acrópole.

Foi o diário ateniense Kathimerini quem chamou a atenção para o caso, num artigo em que pedia a transferência urgente dos frisos para o museu da Acrópole a aceleração das obras de construção de novo museu no sopé da «Rocha Sagrada».

Se não se tomarem medidas urgentes, os mármores da Acrópole sofrerão prejuízos irreparáveis em menos de um ano, afirma o Kathimerini.

O friso do alçado ocidental do Partenon, que se supõe ser obra de Fídias, e outros dois frisos do mesmo lado, estes atribuídos a Miron, devem ser transferidos para recinto fechado, longe da poluição, reclama o jornal.

O museu da Acrópole já está, porém, saturado, e vai ser difícil encontrar lugar devido para os frisos.

Ignora-se quando estará terminado o novo museu, em que se reservaram várias salas para os «mármores de Elguin», que se encontram no museu britânico, de Londres, e que têm sido insistentemente reclamados pela ministra da Cultura da Grécia, Melina Mercouri.

Evocando o estatuto de Atenas como capital europeia da cultura, a Grécia espera recuperar os mármores da Acrópole levados para Londres, no começo do século passado, pelo embaixador britânico Lord Elguin.

Às reclamações da Grécia, as autoridades britânicas respondem que os mármores de Elguin são «herança cultural da humanidade» e devem permanecer em Londres, pois os museus gregos não reúnem condições para os conservar.

O Kathimerini prevê- que a progressiva deterioração do Partenon forneça ao museu britânico novos argumentos para reter os mármores de Elguin.

O certo é que 24 anos de poluição atmosférica causaram à Acrópole mais prejuízos do que 24 séculos de guerras e ocupações.

Fotografias do Partenon tiradas no princípio do século mostram com toda a nitidez os frisos agora semiapagados e sumidos.

Em 1920, Atenas tinha a área de dez quilómetros quadrados, e no começo da presente década já ocupava 300 quilómetros quadrados e concentrava nos arredores a maior parte da indústria nacional.

Depois da poluição causada pelo trânsito, o principal poluente é o mazute, combustível de baixa qualidade utilizado para aquecimento e que produz grandes quantidades de enxofre.

A chuva, abundante na Ática no Inverno, converte o dióxido de enxofre em ácido sulfúrico que corrói rapidamente o mármore e está a apagar os relevos dos templos da Acrpole.

Longa metragem francesa galardoada no Cinanima

O filme francês «L' Enfant Invisible» realizado por André Lidon foi o vencedor do Oitavo Festival Internacional do Cinema de Animação de Espinho (Cinanima), na modalidade de longas-metragens.

O prémio foi atribuído por um júri internacional constituído por Matos Barrosa e Vítor Mesquito (Portugal), Caroline Leas (Canadá), Edouard Nazarov (URSS) e Joaquin Lavado «Quino» (Argentina). Para além do prémio citado, o juri atribuiu ainda outros nove, consoante as modalidades em concurso.

É a seguinte a lista dos premiados: Modalidade A (filmes até 3 minutos) «Gravidade», Hungria, realizado por Ferenc Rofus. Modalidade B (filmes com mais de três e até 12 minutos) «Anna and Bella», Holanda realizado por Borge Rink, e «Linvite», França, realizado por Guy Jacques. Modalidade C (Filmes com mais de 12 e menos de 40 minutos) «Cinema Preto e Branco», URSS, realizado por S. Sokolov. Modalidade D (longas-metragens) «L' Enfant Invisible», França, realizado por André Lidon. Modalidade E (filmes publicitários) «Supersofts Cherubs», Inglaterra, Russel Hall. Modalidade F (filmes didácticos e de informação) «The Old Lady's Camping Trip», Canadá, realizado por Les Drew. Modalidade G (filmes realizados por estudantes) «Second Class Mail», Inglaterra, realizado por Alison Snowden. Modalidade H (filme experimental) não foi atribuído. Modalidade I (filmes para a infância) «The Virtuous», Checoslováquia, realizado por Ilja Novak. Modalidade J (filmes para a juventude) não foi atribuído.

O júri decidiu atribuir uma menção honrosa ao conjunto de filmes holandeses «pela sua qualidade». Foram também distinguidos, com menções honrosas, os filmes «Servis» (Checoslováquia), «O Leão e o Ouro» (URSS), «Ra», França e «Black Bicycle» (Inglaterra).

CASA
PRECISA-SE
Para alugar em Sesimbra
Resposta a este jornal
ao n.º 6111

COMUNA
TEATRO DE PESQUISA
TERÇA A SABADO AS 21.30 H
DOMINGO SO AS 17 H
PARA ONDE IS ?
AUTO DA ALMA E AUTO DA BARCA DO INFERNO • GIL VICENTE • ENCENA: JOAO MOTA
PRAÇA DE ESPANHA • TEL. 72 08 18 • APOIO RADIO COMERCIAL • SUB. M.C.

A MELHOR ASSISTENCIA AO SEU TELEVISOR E VÍDEO
GARANTIMOS RAPIDEZ E EFICIÊNCIA
ESTAÇÃO DE SERVIÇO PERMANENTE
882786 - 899826 - 899726
AV. S. JOÃO DE DEUS, 13 B • R. DE MACAU, 8-1.º
LISBOA

Hoje

RTP 1

Prosseguem na RTP-1 as exibições da série «... E a Vida Continua»

17.52 **Notícias**
17.57 **Sempre em Forma** – magazine juvenil
18.20 **«Yakari»** – «O Tótem».
18.30 **Telerregiões**
18.55 **Portugal Contemporâneo** – a arte possível.
19.35 **Gestão de Empresas**
20.00 **Telejornal** – e Boletim Meteorológico.
20.35 **«O Bem Amado»** – episódio n.º 176.
21.20 **«... E a Vida Continua»** – intérpretes: Virna Lisi, Jean Pierre Marielle, Clio Goldsmith, Vittorio Mezzogiorno e Jerome Foulon. Realização: Dino Risi.
22.25 **Grande Informação** – «O Ouro em Portugal». Em Portugal extraem-se, todos os anos, 250 quilos de ouro.
23.25 **Últimas Notícias**
23.40 **Sinais** – de José Nuno Martins.

A RTP-2 apresenta mais um episódio da série filmada, realizada por June Howson, «Escândalos Vitorianos»

RTP 2

19.32 **Notícias**
19.37 **Desenhos Animados**
20.00 **«Amor em Tempo de Guerra»**
20.50 **Ao Encontro de...** – com o professor Corino de Andrade
21.30 **«Guerra dos Sexos»** – episódio n.º 152
22.15 **Jornal da Noite**
22.40 **«Escândalos Vitorianos»** – intérpretes Maureen O'Brien, John Moulder-Brown e Sydney Tafler. Realização: June Howson

Amanhã

RTP 1

Das **13.35** às **17.30** Ciclo Preparatório TV. **17.50** Notícias **18.00** «Conan, o Rapaz do Futuro». **18.20** «Yakari» – «A Grande Aguia». **18.30** Telerregioes. **18.55** «O Barco do Amor». **19.45** Vamos Jogar no Totobola. **20.00** Telejornal. **20.35** «O Bem Amado». **21.15** Cinema Lumiar – com o filme «A Menina dos Telefones». **23.35** Ultimas Noticias **23.45** Sinais - de José Nuno Martins

RTP 2

19.30 Notícias, **19.37** Desenhos Animados **20.00** Contos Fantasticos «Triaga». **20.55** Caminhos do Eterno - Vila Viçosa. **21.25** «Guerra dos Sexos» **22.15** Jornal da Noite. **22.40** «Jessica Novak»

GRUNDIG
a segurança de um grande nome seleccionou para si...
RTP 1
«... E a Vida Continua» (21.20)
RTP 2
«Escândalos Vitorianos» (22.40)
RTP 1
(Episódio n.º 176)
Odorico explica a Zeca Diabo que quer que ele finja que o quer matar para que todos pensem que ele foi vítima de um atentado. Dó concorda em ajudar Odorico porque, se ele cair, os Medrados irão tomar conta da cidade. Odorico quer uma boa cobertura jornalística sobre o seu atentado que ocorrerá entre as cinco e as seis horas da tarde. Zelão está decidido a no dia seguinte cumprir a sua promessa. Os credores de Libório querem de volta alguns objectos que venderam a Odete. Em Salvador, Telma receia que a qualquer momento Juarez seja preso e tenta saber se foi ele quem matou o dr. Frota.
Assistência Técnica Grundig
NACIONAL RÁDIO
Rua Bento Jesus Caraça 17 - Cruz Quebrada - Telef 2112871

roteiro cultural

Exposições

• No Módulo de Lisboa, à Avenida António Augusto Aguiar, é esta noite inaugurada uma exposição de escultura de **Manuel Rosa.**

• «Interiores» é o tema de uma exposição de óleos do arquitecto **Manuel Amado** que é hoje inaugurada na Alliance Française, na Rua Braamcamp.

• No Palácio Foz é também hoje inaugurado o **1.º Salão de Artes Plásticas** de temática sintrense.

• «Londres-anos 70» é o nome da exposição de fotopintura patente a partir de hoje no Centro de Medicina de Reabilitação de Alcoitão-Estoril.

• Na galeria do Centro do British Council, na Rua Cecílio de Sousa em Lisboa, é esta tarde inaugurada uma exposição de aguarelas e desenhos em sépia de **Leslie Harmar.**

• No Palácio Foz encontra-se desde ontem patente ao público uma exposição do cartoonista **Quino,** «pai» da Mafalda.

• Na galeria Ana Isabel pode ser vista uma exposição de pintura e desenho de **Rogério Ribeiro.**

• «Memórias de Camões em Constância» é o nome de uma exposição de pintura de **Manuela Pinheiro** patente no Atrium da Imprensa (Casa da Imprensa).

• Na galeria Cómicos em Lisboa, pode ser vista a exposição «Afrika Korps» composta por cinco telas da autoria de **Leonel Moura e por cinco esculturas africanas.**

• Também nos Cómicos encontra-se patente a exposição Móveis & Móveis de **José Caldeira, Manuel Graça Dias** e **Tomaz d'Eça Leal.**

• Na galeria de S. Bento pode ser vista uma exposição de **Sousa Cardoso; Fracis Smith; João Hogan; Carlos Botelho; Carlos Calvet; Noronha da Costa; Sara Afonso; Milly Possoz; Júlio Pomar; Artur Bual; José Júlio; Mário Cesariny; Manuel Cargaleiro;** etc.

• No Casino Estoril encontra-se patente uma exposição subordinada ao tema **«As Relações entre Portugal e a China através de Macau».**

• Na galeria, em Cascais, pode ser vista uma exposição de pintura da autoria de **Jorge Gamito.**

• Também em Cascais, na Galeria da Altamira, encontra-se patente uma exposição de pintura e desenho de **Helena Matta**

Teatro

• A **Comuna** leva à cena, às 21 e 30, a peça «Para Onde Is», considerada como uma viagem ao Auto da Alma e Auto da Barca do Inferno de Gil Vicente, com versão cénica e encenação de João Mota. «Para Onde Is» foi, precisamente, o primeiro trabalho da Comuna quando da sua formação, há 12 anos.

• «Santa Joana dos Matadouros» de Bertold Brecht, com encenação de Hélder Costa, é a peça levada à cena pela **Barraca,** às 21 e 30.

• O **Novo Grupo** continua a apresentar no Teatro Aberto a peça «Ubu Português ou 2002 Odisseia no Terreiro do Paço» de José Fanha, Vera Sanpayo de Lemos e João Lourenço.

• O **Teatro Experimental de Cascais** apresenta na Casa da Imprensa a peça «A Aurora da Minha Vida» de Naum Alves de Sousa.

Cinema

• No Instituto Franco-Português, à Rua Luís Bivar, é esta noite exibido o filme «L'Enfant Invisible» de **André Lindon,** que ganhou o prémio do Cinanima na modalidade de longas-metragens. O realizador está presente para apresentar a «fita».

Colóquios

• «Na China: Oralidade ou Escrita» é o tema que **Francisco Nuno Ramos** vai abordar hoje, às 18 e 30, na Sociedade de Língua Portuguesa.

Silvia Chicó fala hoje, às 18 e 30, sobre Arshile Gorky, no Centro de Arte Moderna.

Literatura

• No Instituto Alemão de Lisboa, realiza-se esta noite, pelas 21 e 30, uma sessão durante a qual uma autora suíça e uma autora portuguesa lerão trechos das suas obras mais recentes. São elas **Teolinda Gersão** e **Margrit Baur.**

• No Externato Acrópole realiza-se esta noite, a partir das 20 horas, uma sessão cultural com o pintor e escultor **Fernando Grade.**

Doze anos depois, a Comuna leva de novo à cena a peça «Para Onde Is?»

TERRENO NA PAREDE

(Vende a Radiodifusão Portuguesa)

Frente às antigas instalações e complexo desportivo do ex-Rádio Clube Português.

— Área total de construção autorizada: 16 500 metros quadrados.
— Urbanização aprovada pela Câmara Municipal de Cascais, Região Militar de Lisboa e Direcção Regional de Planeamento Urbanístico.

(Resposta no prazo de oito dias a contar da publicação deste anúncio).

Para esclarecimentos contactar
Radiodifusão Portuguesa
Serviços de Gestão Patrimonial
Rua Castilho, n.º 30 (Telf. 53 51 51)
Lisboa

CRÉDITO PREDIAL PORTUGUÊS

COTAÇÕES DE NOTAS	(Por unidade) COMPRA	VENDA
ÁFRICA DO SUL (rand)	81$90	87$90
ALEMANHA FED (marco)	52$90	54$00
ÁUSTRIA (xelim)	7$45	7$65
BÉLGICA (franco)	2$456	2$656
BRASIL (cruzeiro)	$038	$068
CANADÁ (dólar — notas de 1 a 2)	119$65	121$65
(notas de 5 a 1000)	120$15	122$15
DINAMARCA (coroa)	14$65	15$05
ESPANHA (peseta)	$897	1$017
EUA (dólar — notas de 1 a 2)	157$65	159$65
(notas de 5 a 1000)	158$15	160$15
FINLÂNDIA (marka)	25$25	25$85
FRANÇA (franco)	17$20	17$90
HOLANDA (florim)	46$90	47$90
IRLANDA (libra)	164$95	168$95
ITÁLIA (lira)	$077	$087
JAPÃO (iene)	$621	$656
NORUEGA (coroa)	18$15	18$65
REINO UNIDO (libra)	197$95	201$95
SUÉCIA (coroa)	18$40	19$00
SUÍÇA (franco)	64$10	65$20
VENEZUELA (bolivar)	9$95	10$95

Observações:
1 — No respeitante a moedas, estas cotações devem ser consideradas a título meramente informativo.
2 — Todas as operações de venda estão sujeitas ao imposto de 6 por mil.

rádio

Antena Um

16.00 Musicomania; **18.00** A gaita dos sete foles; **19.00**. Informação e música; **20.00**: Musical; **20.20** No estúdio e no estádio; **20.30**. A voz da solidariedade; **21.00**: Musical, **21.30** Noites de luar Noticiários intercalares às **16.00, 17.00, 18.00, 21.00** e **22.00** horas.

Programa 2

16.00 Música de câmara, **17.10** Os grandes intérpretes, **18.05** Música sinfónica; **19.00** Os olhos férteis; **19.30**: Música de piano, **20.10** Trechos de óperas; **21.00** Música de piano; **21.40**: Os grandes intérpretes. **22.30** O gosto pela musica **23.00** A tribuna dos compositores. **23.45** Musica, **01.00**. Fecho Noticiários de hora a hora

RÁDIO COMERCIAL
Onda Média (283, 290 e 397m)

14.00 Matinée, **17.00** Rapido das cinco, **19.00** Futebol Clube do Porto, **20.00**: Conta corrente **21.00** Quando o telefone toca, **22.00** Portugal e a CEE **22.15** Progamas religiosos **22.30** Tempo de desporto **23.00** 24.ª hora **01.00** O passageiro da noite **02.00** No calor da noite Noticiarios de hora a hora

RC-FM-Estéreo (97,4 MHz)

15.00 O vapor, **16.00** O som da frente **17.00** Ondas luisianas, **18.00** Circulo em FM, **19.00** Em órbita. **20.00** Nova geraçao, **21.00** Jazzofone, **22.00** Cafe concerto **24.00** Dois pontos, **02.00** No calor da noite Noticiários de hora a hora

RADIO RENASCENÇA

Onda Média

16.00 Rua Capelo **18.00** Jornal das regioes **18.30** Transmissao do terço, **19.30** Memorando, **20.00** Horizonte, **21.00** Programa da LAR, **21.30** Máquinas ao vivo, **22.00** Quando o telefone toca **22.30** Desporto **23.00** Sessao da meia-noite, **23.55** Meditando **02.00** Estaçao de serviço

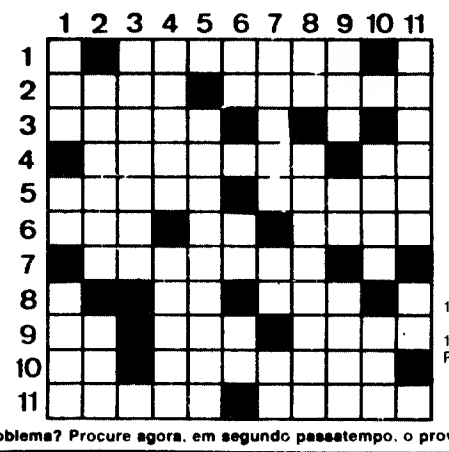
FM-Estéreo

16.00 A cor do som, **18.00**. O estaminé do ritmo, **19.30** Memorando **20.00**. Transmissão do terço, **20.30**: A Universidade na Rádio, **21.00** Paju; **21.30**: Pentagrama, **22.00** Oceano Pacífico; **24.00**: Contracapas; **02.00** Estação de serviço Noticiários a todas as horas

palavras cruzadas

COM PROVÉRBIO PROBLEMA N.º 14 185

HORIZONTAIS:
1 Artigo definido. Opulência.
2 Ninhos Deres mios.
3 Infestar.
4 Atravessam Sufixo que designa estado.
5 Tempo do verbo ser Nome de peixe
6 Freguesia do concelho de Penafiel. Nome de Letra Ratas
7 Caluniam
8 Clima Mágoa.
9 Rubídio (sq) Liga. Assola.
10 Segula. Rei da Lídia.
11 Equipas Peixe do género siluro

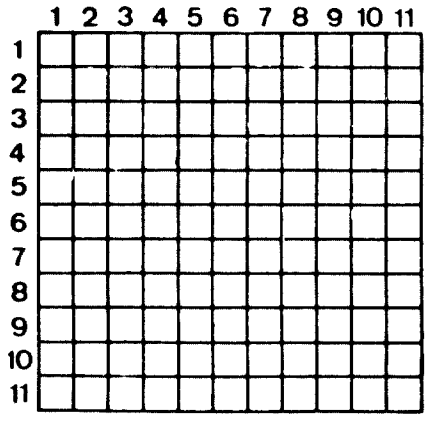


VERTICAIS:
1 Antiga Agência Telegráfica de Imprensa Pronome reflexo Educa
2 Cobiça Cidade da Ucrânia.
3 Tocaras de leve.
4 Rio de França. Pula.
5 Apagarias.
6 Artigo indefinido. Era cristã. Prefixo de privação
7 Freguesia do concelho de Coimbra Preposição latina que designa movimento. Basta
8 Letra árabe Pescadas jovens
9 Anel Letra grega Amofino.
10 Conjunção. Antipatia Rio de França
11 Guarneceras de asas Aqui Resolveu completamente

Resolveu completamente este problema? Procure agora, em segundo passatempo, o provérbio nele inscrito

NOVA MODALIDADE PROBLEMA N.º 14 035

HORIZONTAIS:
1 A regiao mais rica e mais populosa dos Paises Baixos. Semelhante
2 Alvitrarias
3 Em as Batráquio Cério (sq).
4 Aplicar a sua actividade
5 Recinto onde se recebe uma lição (pl). Olé
6 Ofereces Acrescentando uma vogal é árvore indiana, de fibras texteis, Aneis
7 Grande ribeira da Asia Russa Fogosas.
8 Rainha também chamada Belkiss Que têm muitos anos
9 Sofrimento Catedral
10 Faleciamos
11 Cidade da Argelia Solitário Antepassado



VERTICAIS:
1 Honestos Moderato
2 Capa sem mangas Aquele que ama
3 Catalogos Abelha meliponidea
4 Prefixo de privação Rutênio (sq) Viatura
5 Pessoa de má língua
6 Doutor Dançaras
7 Encolerizas Prefixo de negação Pedra de moinho
8 Árvore com cuja casca se aromatiza o vinho Venero
9 Post scriptum Livro de orações Apelido
10 Que têm calos
11 Rataras Enxuto

SOLUÇAO DO PROBLEMA N.º 14 184

HORIZONTAIS:
1 O TRABALHO
2 Caras Tia
3 Amassara Te
4 Sovou Sol
5 Ira Ma Da
6 Reina
7 Eva Am Ali
8 Sa Casar Ad.
9 Lias Resta
10 De Mana Mad
11 Arrás Só Sé.

VERTICAIS:
1 Ocasioes DA
2 Amor Valer
3 Travara
4 Raso Cama
5 Assumi Asas
6 Anas
7 Atra Amaras
8 Lia Re
9 Há Sabá Sm
10 To. Latas.
11 FELICIDADE

PROVÉRBIO: Trabalho dá a felicidade.

SOLUÇÃO DO PROBLEMA N.º 14 034

HORIZONTAIS:
1 Galuzo Gela
2 Uman Ro AR
3 Ao. Imanasse
4 Traçar Osa
5 Entornaria
6 Maus Ac TSF
7 Ará Claro
8 Léria Lusos
9 Ama. Nome Ag
10 Pg Aluia.
11 NS. Saira. Or

VERTICAIS:
1 Guatemala
2 Amornaremos
3 La Atuara
4 Unicos PS
5 Mar Canga
6 Arnal
7 Rn Acalmar
8 Goa Ruela
9 Soltos.
10 Lassas Oaio
11 Area Fisgar.

cartaz de cinemas e teatros

ALVALADE 897480

Av de Roma

Às 14, 16.30, 19 e 21.30
– M. 12 a.
CILADAS DE AMOR

ÁVILA 539930

Av Duque d'Ávila, 92A

Às 14.45, 18.15 e 21.45
– M 12 a.
3 Óscares
OS ELEITOS
8.ª Semana

AVIS 547153

Av Duque de Ávila, 45

Às 15.30, 18.30 e 21.30
– N. ac. men. 13 a.
IGNORÂNCIA

BERNA 776098

Av Marquês de Tomar

Às 14, 16.30, 19 e 21.30
– M. 12 a.
HAMMET, DETECTIVE PRIVADO
2.ª Semana

CALEIDOSCÓPIO 795093

Campo Grande

As 14, 16.30, 19 e 21 30
– M 12 a.
INDIANA JONES E O TEMPLO PERDIDO

CASTIL 530194

R Castilho

As 15 30 18 30 e 21 30
– M 12 a
O LUGAR DO MORTO
4 ª Semana

CINE BLOCO 5568..

R Pinheiro Chagas 10

Às 14 30, 16 45, 19 e 21 30
– M 6 a.
SPLASH, A SEREIA
Às 24 – M. 12 a.
A RAPARIGA DE LOS ANGELES

CINE CAMÕES 324194

R do Loreto 15

Às 14 15, 16.30 e 21.30
– N. ac. men. 13 a.
O AVENTUREIRO DE TORTUGA

CINE 222 579460

Av P da Vitória, 37 (ao Saldanha)

Às 14, 16.30, 19 e 21.30
– Int. men. 13 a.
VIOLÊNCIA E PAIXÃO
Às 24
O ESTRIPADOR DE NEW YORK

CINESTÚDIO LIDO 936593

P. D. João I, Amadora

Às 15.30 e 21.30 – N. ac. men. 18 a.
VEIO DO OUTRO MUNDO

CINE-PLAZA 930119

Av. Santos Matos, 2 – Amadora

Às 15.30 e 21.30 – M 12 a.
INDIANA JONES E O TEMPLO PERDIDO

CONDES 322523

Av da Liberdade 2

Às 14, 16.30, 19 e 21.30
– M 12 a
Finalmente! O filme! A música!
Canções de Stevie Wonder
A MULHER DE VERMELHO
O filme de Gene Wilder

2000 2100055

Av B Voluntarios Its 113/4

Às 15.30, 18.30 e 21 30
– M 12 a.
OS RICOS E OS POBRES

EDEN 320768

P Restauradores 21

As 14, 16 30, 19 e 21 30
– M 16 a
O FIM–DE-SEMANA DE OSTERMAN

ESTUDIO 555134

Al Afonso Henriques 35

As 15 30, 18 30 e 21 30
– N ac. men. 12 a.
OS DEUSES DEVEM ESTAR LOUCOS

ESTUDIO 444 779095

Av Defensores de Chaves 83-B

Às 15, 17, 19, 21.30
– M. 12 a
AS ASAS DA POMBA
Um filme de Benoit Jacquot
c/ Isabelle Huppert e Dominique Sanda

HOLLYWOOD 802859

Centro Comercial Alvalade

SALA 1
Às 14, 16 30, 19, 21.30 e 24
– M 18 a.
CIDADE EM PÂNICO

SALA 2
Às 14.15, 16 45, 18 45, 21.30 e 23.45
– M. 12 a.
EM BUSCA DA ESMERALDA PERDIDA

IMPÉRIO 555134/5

Al Afonso Henriques 35

Às 15.15, 18.30 e 21.30
– N ac. men. 13 a
ENCONTROS IMEDIATOS DO 3.º GRAU
2 ª Semana

LIDO 936593

P. D. João I. Amadora

As 15 30 e 21.30 – M. 12 a.
QUE GRANDE BAGUNÇA

MONTECARLO 681117

Av Pedro Álvares Cabral 37

Às 14 15, 16 30 e 21 30
– M. 16 a
A ÚLTIMA VIRGEM AMERICANA

NIMAS 574362

Av 5 de Outubr.. 42 B

As 14, 16 30 19 e 21.30
M 16 a
OS AMIGOS DE ALEX

ODEON 326283

R dos Condes 12 a 20

As 15 15, 18 15 e 21 30
– M. 18 a.
HELGA, A LOBA DE STILBERG

PATHÉ 821933

R Francisco Sanches 122

Às 14, 17.30 e 21.30
– N. ac. men. 13 a.
PAPILLON
c/ Steve McQueen e Dustin Hoffman

Uma cena do filme «Identificação de uma mulher» realizado por Michelangelo Antonioni em exibição no Quarteto

POLITEAMA 326716

R Portas S Antão 109

Às 14 15, 16.30, 19 e 21 30
– M. 12 a
MAD MISSION, O EXECUTOR

QUARTETO 771378

R Flores de Lima 16

SALA 1
As 15. 17. 19. 21.30 e 21 30
– M 12 a
CRÓNICA DOS BONS MALANDROS

SALA 2
Às 15. 17. 19. 21 30 e 23 30
– M 12 a
O REI DA EVASÃO
de Francis Ford Coppola

SALA 3
As 15. 17 19 21 30 e 24
– M. 12 a
HAMMETT, DETECTIVE PRIVADO

SALA 4
As 14, 16 30, 19. 21 30 e 23 30
– M 16 a
IDENTIFICAÇÃO DE UMA MULHER
Um filme de Michelangelo Antonioni

QUINTETO 573407

R Actor Taborda 27-B

As 14.30, 18 e 21.15
– N. ac. men. 18 a.
APOCALYPSE NOW
Às 24 – N. ac. men. 18 a.
O GRANDE DESAFIO

ROMA TEL. 727778

Av de Roma 14 M-N

Às 14, 16.30, 19 e 21.30
– M. 16 a
O FIM-DE-SEMANA DE OSTERMAN

ROXY 548560

Av Almirante Reis 20

Às 14, 16 30 19 e 21 30
– N ac men 18 a.
SEGREDOS PROIBIDOS
c/ Jacqueline Bisset, Per Oscarsson e Robert Powel
Versão integral

SAO JORGE 579144 579344

Av da Liberdade 175

SALA 1

As 15 15, 18 15 e 21 15
– M 12 a
KARATE KID, O MOMENTO DA VERDADE

SALA 2
As 14, 16 15, 18 30 e 21
– M. 12 a
VIDAS EM JOGO
17 ª Semana

SALA 3
As 14, 16.30, 19 e 21.30
– M. 12 a
GREYSTOKE, A LENDA DE TARZAN REI DA SELVA

7.ª ARTE 730715

Av Republica à E Entre Campos junto ao n.º 63

Às 14.45, 17, 19.10, 21 45 e 23 45
– M 16 a
O ELEVADOR

STAR 804210

Av Guerra Junqueiro 14-C

As 15, 18 15 e 21 30
– M 12 a
GENTE GIRA

TURIM 706660

E de Benfica 123 A

As 15, 17 30 e 21 45
– M 6 a
BREAKDANCE, RITMO NA RUA

VOX 880808

Av Fr Miguel Contreiras lote 8 4

As 15, 18 15 e 21 30
– M 12 a
O LUGAR DO MORTO
4.ª Semana

XENON 368480

Av da Liberdade 9

Às 14 15, 16.30, 19 e 21.30
– N ac men 18 a
O ELEVADOR

outros cinemas

Lisboa

ALFA-1 – «A Aventura Continua», às 21.30 (6 anos)
ALFA-2 – «A Balada de Narayama», às 21 30 (16 anos)
ALFA 3 – «Indiana Jones e o Templo Perdido», às 21.45 (12 anos)
ALFA-CLUBE – «Os Ricos e os Pobres», às 21.30 (12 anos)
ZODIACO – «Vidas», às 21.30 (18 anos)
APOLO 70 – «O Rei da Evasão», às 21 30 (12 anos)
OLÍMPIA – «Fome de Sexo», sessões permanentes (18 anos)
MUNDIAL – «Indiana Jones e o Templo Perdido», às 21.30 (12 anos)
LONDRES – «Paris, Texas», às 21.30 (12 anos)
TERMINAL – «Academia de Policia», as 21 30 (12 anos)
TIVOLI – «Splash, a Sereia», às 21.30 (6 anos)
CITY-CINE – «Academia de Policia», às 21 30 (12 anos)
ESTUDIO ACS – «Mad Mission, o Executor», às 21 30 (12 anos)
CAPITÓLIO – «Clair, uma Moça Sexual», às 21 00 e 23 00 (18 anos)
CINEMATECA PORTUGUESA – «Pais e Filhos», às 21.30 (18 anos)
PROMOTORA – «Guerra de Espiões», às 21 30 (13 anos)
RESTELO – «Ser ou Não Ser», às 21 30 (12 anos)

Linha de Cascais

ALGÉS – Stadium – «Contos da Loucura Normal», às 21 15 (18 anos)
PAÇO DE ARCOS – Chaplin – «Bem-vindo à Terra Prometida», às 21 15 (16 anos)
OEIRAS – Oeiras-Cine – «Gangsters de 4 Rodas» às 21 15 (13 anos)
ESTORIL – Casino – «Footloose», as 21 15 (12 anos)
CASCAIS – Impala – «Nada de Sexo Estou Sem Forças», às 21 30 (18 anos)
CASCAIS – Oxford – «Beat Street, a Loucura do Ritmo», às 21 30 (6 anos)

Outra Banda

ALMADA – Incrivel – «Sandokan Contra o Tigre de Sarawak», às 21 30 (13 anos)
ALMADA – Academia – «O Soldado Azul», às 21.15 (18 anos)
ALMADA – Cine-Estúdio – «Rebel, o Insubmisso», às 21.15 (12 anos)
COSTA DE CAPARICA – Oceano – Sala 1 – «A Traviata», às 21 30 (6 anos)
COSTA DE CAPARICA – Oceano – Sala 2 – «O Regresso do Aventureiro», às 21.45 (6 anos)

Linha de Sintra

CACÉM – Cine-Estúdio Flores – «A Fuga do Caça Soviético», às 21 30 (16 anos)
SINTRA – Carlos Manuel – «O Projecto Brainstorm» às 21 30 (12 anos)

Porto

CARLOS ALBERTO – «O Bairro da Lata» às 21.30 (13 anos)
TERÇO – «Golpe de Estado», às 21.30 (13 anos)
CHAPLIN – «O Regresso da Turma dos Malandros», às 21 30 (13 anos)
BATALHA – «O Triunfo do Homem Chamado Cavalo» às 21 45 (12 anos)
COLISEU – «A Grande Perseguição», às 21 30 (6 anos)
FOCO – «O Sentido da Vida», às 21.30 (18 anos)
JULIO DINIS – «Kermesse Erótica», às 21 30 (18 anos)
PAÇOS MANUEL – «Indiana Jones e o Templo Perdido», às 21 45 (12 anos)
BEBE – «O Companheiro», às 21 45 (12 anos)
PEDRO CEM – «Gente Gira», às 21 30 (12 anos)
SÃO JOÃO – «Christiane F», às 21 45 (18 anos)
TRINDADE – «O Momento da Verdade», às 21 30 (12 anos)
OLÍMPIA – «A Deportada do Campo Nazi» às 21.30 (18 anos)
CHARLOT – «O Mistério de Gorky Park», às 21 30 (12 anos)
LUMIÈRE – Sala A – «O Lugar do Morto», às 21.30 (13 anos)
LUMIÈRE – Sala L – «Vidas», as 21 45 (18 anos)
RIVOLI – «O Clarim da Revolta», às 21 30 (18 anos)

farmácias

Lisboa

PERMANENTE

ALVALADE - POTE D'ÁGUA: Paris, R Reinaldo Ferreira, 5-A-B (T 890131); **AMOREIRAS - CAMPOLIDE: Pinto**, R de Campolide, 11 (T 682610); **ANJOS: Góis**, R. dos Anjos, 12-12-D (T 840101); **AREEIRO - APEADEIRO: Ideal**, Av Almirante Gago Coutinho, 49-A (T. 892803); **BAIXA: Teixeira Lopes**, R. do Ouro, 154-155 (T 324816), **CAMINHOS DE FERRO: Alves Carvalho**, R. Vale de Santo António, 7-9 (T 840125); **CAMPO GRANDE: Nova Iorque**, Av. dos Estados Unidos da América, 140-B (T 760658), **D. CARLOS I: Lys**, R da Esperança, 17-19 (T 660913); **ENCOSTA DO RESTELO -MOINHOS: Tanara**, R Rodrigo Reinel, 3-A (T 611814) **LUMIAR: Nicolau**, C. de Carriche, lote 4, loja, Esq (T 758872); **SALDANHA: Saldanha**, Av. Praia da Vitória, 53-55 (T. 543938); **SETE RIOS: Canto**, E. das Laranjeiras, 202-B (T. 724841); **BRANDOA - AMADORA: Tavares Matos**, R 8, lote 308 (T. 993220). **ODIVELAS: Joleni**, R Dr Alexandre Braga, 3-B (T. 981812)

REFORÇO

ALTO DE SANTO AMARO: Tapada, C da Tapada, 83-A (T 634721); **ALVALADE: Belo**, Av. de Roma, 53-A (T 776314); **BENFICA - PORTAS DE BENFICA: Progresso**, E A Damaia, 64C (T 702226); **CAMPO D'OURIQUE: Findor**, R D Maria Pia, 514-516 (T 687949); **CAMPO PEQUENO -APOLO 70: Campo Pequeno**, Av Julio Dinis, loja 18-19 (T 771661); **CHILE: Alto de S. João, Vitalis**, R Morais Soares, 69-C (T 841779). **OLIVAIS SUL: Antunes Rosas** P Cidade do Luso, lote 199 (T 313610). **PEDROUÇOS: Sociedade Higilux** R de Pedrouços, 50-52 (T 610280). **PICHELEIRA: Mariuz**, C da Picheleira 140-B-C e R. Prof Mira Fernandes, MAF (T 880703). **RATO: D. João V**, R D João V, 16-C (T 682772), **SÃO VICENTE: Rosa & Viegas**, R de São Vicente, 31-37 (T 864351); **BURACA -AMADORA: Vaz Martins**, R António Ferro, 6-A (T 970660); **OLIVAL BASTO: Nova**, R dos Açores 11-A (T 9810305), **PONTINHA: Leitão Ribeiro**, R A do Falcão, 3-A (T 993912); **PRIOR VELHO: Matos**, T das Prioras (T 2519939).

Outra Banda

ALMADA: Nuno Álvares, Av D. Nuno Álvares Pereira, 39 (T 2750504) Permanente, **COVA DA PIEDADE: Avelar da Silva**, R Dr Alberto Araújo, 19-A (T 2750337) Permanente; **COSTA DE CAPARICA: Carlos**, Av do Mar, 34-A (T 2401060) Até às 19 horas; **LARANJEIRO: Almeida Araújo**, R D Duarte 7-B (T 2292324) Até às 22 horas, **SESIMBRA: Lopes**, R Cândido dos Reis, 21 (T 2233028), **LAVRADIO: J. Consolado**, Av Joaquim J Fernandes, 17-C (T 2043126) Até às 19 horas; **BARREIRO: Moderna**, R D Henriqueta Gomes Araujo, 12 (T 2073443) Permanente; **BAIXA DA BANHEIRA: Nova Fátima**, E Nacional, 178-B (T. 2040302) Até as 19 horas; **CORROIOS: Abreu Cardoso**, B. Cidade de Setúbal, 1-B (T. 2291192). Até às 19 horas; **AMORA: Matos Lopes**, R. 1 ºde Maio, lote 401 (T. 2216824). Até às 22 horas; **ARRENTELA: Lusitana**, P. Cândido dos Reis, 10 (T 2210007). Até às 22 horas; **MONTIJO: Diogo**, R Almirante Reis, 50 (T. 2310032) Até às 22 horas; **MOITA: Silva Rocha**, P da República, 16 (T 239029). Até às 19 horas; **ALHOS VEDROS: Gusmão**, R Cândido dos Reis, 30 (T. 204020). Até às 19 horas; **ALCOCHETE: Gameiro**, L António Santos Jorge, 15 (T 234100). Até às 19 horas

Linha de Cascais

ALGÉS: Miraflores, R. Dr António Granjo 2-B (T 2101161) Permanente, **LINDA-A-VELHA: Melo Almeida**, R D Diogo Couto lote 182 (T. 219697) Até às 19 horas, **TIRES: Guimarães**, L D Duarte, lote A r/c (T 2441616) Até as 22 horas, **ALCABIDECHE: Carvalho**, B Padre P. Correia, 4 (T 2690363) Até às 22 horas; **PORTO SALVO: Pereira Bastos** R D Firmino Rebelo (T 2421015). Até às 22 horas, **CAXIAS: Nova**, R. Bernardim Ribeiro, 1-A (T 242839) Permanente, **MALVEIRA DA SERRA: Luz**, E Nacional (T. 2850635) Até às 22 horas; **PAÇO DE ARCOS: Trindade Brás**, R Costa Pinto, 184 (T 2432034). Até às 22 horas; **OEIRAS: Godinho** R. Cândido dos Reis, 98 (T 2430090) Permanente; **SÃO DOMINGOS DE RANA: Godinho da Silveira**, Av. de Sabóia, 29 (T. 260085). Até às 22 horas; **SÃO JOÃO DO ESTORIL: São João**, Quinta da Carreira, 29-A (T 2681186) Até às 22 horas, **SASSOEIROS: Amaral Semblano**, Quinta das Encostas (T 2461312) Até às 22 horas; **MADORNA: Madeira** R. A (T 2476326). Até às 22 horas; **AMOREIRA: Abrantes** Vivenda Maria Carlos Anjos (T 2682313) Até às 22 horas **CASCAIS: Nova**, E. de Alvide, Fontainhas (T 281044) Permanente.

Linha de Sintra

AMADORA: Jardim, Av Conde de Oeiras, 120, Reboleira (T 938424) Permanente; **Nunes**, E Serra da Mira, Falagueira (T. 937543). Até às 22 horas; **Confiança**, Av. D Nuno Alvares Pereira, 15-A (T 938149) Até às 22 horas; **DAMAIA: Confiança**, R Bartolomeu Dias, lote D (T. 9710231) Até às 22 horas; **QUELUZ: Serra e Pinto**, R D António C Sá, 50-G-E (T 957619). Até às 22 horas; **CAMARATE: Nova da Charneca**, R Cidade de Lisboa, 9-A (T 251872) Até às 19 horas. **CACÉM: Guerra Rico**, R. dos Combatentes da Grande Guerra (T 9244002). Permanente, **ALGUEIRÃO: Vitor Manuel**, E de Algueirão, 123 Permanente; **MERCÊS: Claro Russo**, R Abade Faria 2-A (T 9215275). Até às 22 horas; **RIO DE MOURO: Riomouro**, Av. Oscar Monteiro Torres, 6 (T. 9260194) Até às 22 horas. **SINTRA: Marrazes** Estefânia (T 9230058) Permanente **COLARES: Abreja** (T 9290088)

LOURES: Sálvia, Av da República, 29 (T 2531240) Até às 22 horas

Porto

DAS 9 ÀS 12 E DAS 14 ÀS 22 HORAS

ALMEIDA CUNHA, R Formosa 327 **MORENO**, L de São Domingos, 44; **ALÍRIO DE BARROS**, R de Costa Cabral, 240, **CASTRO CARNEIRO** R do Padre Cruz, 146, **NOVA DE MONSANTO**. R de Monsanto, 148

DE DIA E TODA A NOITE

GONDARÉM, R de Gondarem, 360, Foz, **ALBERTO FERREIRA** R. da Estação, 100, **SÃO DINIZ**. R de São Diniz, 428; **ANTUNES**, R do Bonjardim, 485, **BATALHA**, P da Batalha, 26

Coimbra

LUCIANO & MATOS, R da Sofia, 7-11 (T 22147); **RAINHA SANTA**, R Figueira da Foz, 11-B (T. 24737)

teatros

Lisboa

MARIA VITÓRIA – «O Bem Tramado», às 20.30 e 22 45 (16 anos)
VARIEDADES – «Casar Sim, Mas Devagar», às 21 45 (12 anos)
VILLARET – «O Super-Silva», às 21 30 (12 anos)
COMUNA – «Para Onde Is?», às 21 30 (13 anos)
CAFÉ CONCERTO – «Proibido», às 24.00 (18 anos)
BARRACA – «Santa Joana dos Matadouros», às 21 30 (13 anos)
EXPERIMENTAL DE CASCAIS – «A Aurora da Minha Vida», às 21.45 (12 anos)
TEATRO ABERTO – «UBU Português, 2002, Odisseia no Terreiro do Paço», às 21 30
TEATRO IBERICO – «A Celestina», as 21 30 (13 anos)

PORTO

ARVORE – «O Sonho de uma Noite de Chuva», às 22 00 (13 anos)
CAMPO ALEGRE – Selva Trupe – «Uma Familia do Porto», às 21.45 (13 anos)

PORTE PAGO

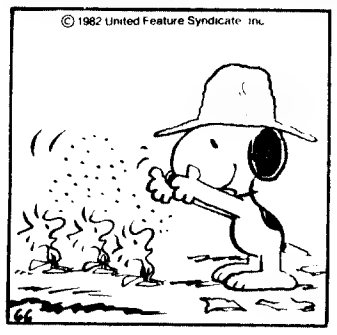
DL

Propriedade, Composição e Impressão:
RENASCENÇA GRÁFICA, SARL
Administração, Redacção, Publicidade e Serviços Técnicos:
RUA LUZ SORIANO, 44 – 1200 LISBOA
TELEFONES: 321154/5 – 320271/2/3
Publicidade: 368740
Serviço de noite (depois das 21):
Porteiro: 321154
Redacção: 320271/2/3

Depósito Legal n.º 1428/82
Endereço Telegráfico DIBOA
Telex 12363 LISBOA PORTUGAL

DELEGAÇÃO DO PORTO
Rua do Almada, 30-2.º – 4000 PORTO
Telefones: 20954/5

Distribuição: INTERPRESS
Rua do Norte, 115-1.º – 1200 LISBOA
Telefones: 322100-322204-320784



MARÉS DE HOJE

PREIA-MAR		BAIXA-MAR	
0 34	3,9 m	6 20	1,2 m
12 52	4,1 m	18 48	0,9 m
Dia 21			
1 22	4,1 m	7 08	1,0 m
13 42	4,3 m	19 33	0,8 m

TEMPERATURAS DO AR ÀS 6 HORAS:

VIANA DO CASTELO	12º
BRAGANÇA	6º
VILA REAL	9º
PORTO	13º
COIMBRA	12º
CABO CARVOEIRO	15º
PORTALEGRE	9º
LISBOA	14º
ÉVORA	11º
BEJA	11º
FARO	12º
SAGRES	14º
PONTA DELGADA	18º
FUNCHAL	15º

UNITA desiste de fabricar kwanzas falsos em Portugal

A UNITA desistiu, no fim da semana passada, de levar por diante, em Portugal, uma operação de fabrico de Kwanzas falsos – apurou o «DL». Para além de ter multiplicado, nos últimos meses, ameaças de que, no plano militar, Luanda se conta entre os seus próximos objectivos, a UNITA estaria, também, a preparar uma série de operações não-militares de desestabilização, entre as quais se contava esta de fabricação de falso dinheiro-papel angolano, com que esperava poder «inundar» o país, a partir das zonas em que se movimenta com facilidade.

Com vista à «operação Kwanzas falsos», a UNITA estabeleceu, no Norte de Portugal, um contrato de aluguer com uma tipografia, onde elementos da organização criaram as condições necessárias à falsificação do dinheiro angolano. Tanto quanto o «DL» pôde apurar, as autoridades policiais portuguesas não estavam ao corrente das intenções do contrato de aluguer em questão, e não dispuseram, em qualquer momento, de informações sobre a possibilidade do lançamento dessa operação, em Portugal. Ignoram-se, também, as razões por que a UNITA desistiu dela, e se se trata de uma desistência efectiva, ou de mera «suspensão».

Em Bissau para assinar acordo trilateral

Gaspar da Silva prometeu rever a situação dos cooperantes

Portugal vai propor à Guiné-Bissau a compra ou aluguer de um edifício para alojar os seus cooperantes que vão ter em breve um novo estatuto, revelou ontem o secretário de Estado da Cooperação portuguesa.

Gaspar da Silva, que ontem à tarde chegou à capital guineense para uma visita oficial de uma semana, revelou ainda estar uma empresa de supermercados nacional a encarregar-se do abastecimento alimentar aos cooperantes portugueses espalhados pelos países africanos de expressão oficial portuguesa.

O secretário de Estado da Cooperação que ainda hoje terá um encontro com os cooperantes nacionais, no Centro Cultural da Embaixada de Portugal em Bissau, disse ser um dos objectivos da sua viagem a análise dos problemas que afectam os cooperantes.

«Não quis vir dizer mais algumas palavras, mas sim apresentar propostas concretas, pelo que antes da minha partida, fui, junto do Ministério das Finanças, saber quais as disponibilidades do meu departamento para o próximo ano», disse Gaspar da Silva.

Depois de tecer elogios ao trabalho dos cooperantes, que considerou como «os primeiros embaixadores de Portugal», o titular da pasta da Cooperação disse que, a partir de 1985, «a situação dos cooperantes vai ser revista».

«Temos de passar a remunerar melhor os nossos cooperantes, que, em contrapartida, têm de ser mais responsabilizados. É nesse sentido que vamos aprovar um novo Estatuto do Cooperante, onde todos esses factores serão considerados», afirmou.

Acordo trilateral com a Guiné e os EUA

A assinatura de um acordo bilateral no âmbito do projecto tripartido de cooperação entre Portugal, a Guiné-Bissau e os Estados Unidos é outro dos objectivos da visita que o secretário de Estado da Cooperação portuguesa iniciou à Guiné.

Falando aos jornalistas no aeroporto, à chegada, Gaspar da Silva considerou o acordo tripartido como «uma nova e importante experiência no campo da cooperação, em que Portugal é, uma vez mais, pioneiro».

O secretário de Estado referiu um outro importante vector da sua visita: a criação de um projecto de formação de formadores de português, com vista à utilização da língua nacional como factor de unidade nos países africanos, ex-colónias de Portugal.

«Trata-se de uma experiência pedagógica completamente nova no âmbito internacional e a própria UNESCO denunciou já o seu interesse em observar o andamento dela», referiu Gaspar da Silva.

Este projecto, segundo o titular da pasta da Cooperação, visa aproveitar os padrões linguísticos e gramaticais portugueses para a criação do que considerou como «o português da Guiné», baseado, afirmou, nos padrões sociais e culturais do povo guineense.

«Temos de ser concidadãos de uma mesma língua», defendeu, acrescentando que «Portugal, uma vez mais, apresenta-se perante os novos países de mãos abertas, negando o neocolonialismo, mesmo o de ordem cultural».

Gaspar da silva, assina hoje, no Ministério dos Negócios Estrangeiros guineense, o acordo bilateral no âmbito do projecto tripartido e estará em Bissau até segunda-feira, dia 24.

O acordo, negociado ao longo de quinze dias por uma missão do Instituto para a Cooperação Económica (ICE), prevê acções na área da formação profissional, no sector agro-industrial guineense, a realizar quer em Portugal, quer na Guiné-Bissau.

Portugal porá à disposição da parte guineense, e com o apoio financeiro dos Estados Unidos, o seu «know-how» e os seus conhecimentos nos sectores relacionados com projectos de desenvolvimento económico, na área da agro-indústria, a aprovar pela Guiné-Bissau.

Este acordo prevê que técnicos guineenses, nos sectores escolhidos pelo respectivo Governo, frequentem estágios de formação em Portugal e, ainda, a deslocação de técnicos portugueses à Guiné-Bissau para apoiarem os projectos em curso.

Gaspar da Silva disse que o projecto tripartido nonstitui «um importante teste» na medida em que «aqui, na Guiné, serão recolhidas experiências que nos vão ser úteis noutros países africanos, nomeadamente, e em breve, em Moçambique».

Confirmada visita de Soares a Bissau

Está confirmada a visita oficial do Primeiro-Ministro, Mário Soares, à Guiné-Bissau, no próximo mês de Dezembro, faltando saber, neste momento, se ela se realizará antes se depois do Natal.

Gaspar da Silva, que desde ontem se encontra em Bissau em visita de trabalho como secretário de Estado da Cooperação, confirmou a ida de Soares à Guiné, adiantando mesmo que o Gabinete do Primeiro-Ministro planeia realizá-la na segunda quinzena de Dezembro. Ela, em princípio, e segundo fontes oficiosas guineenses, deveria principiar a 27 de Dezembro. Mas como, entretanto, a Cimeira dos Cinco, marcada para S. Tomé de 15 a 20 de Dezembro, foi adiada, é possível que Bissau possa receber Mário Soares antes do Natal. Gaspar da Silva deverá trazer uma proposta concreta de datas quando regressar da capital guineense na próxima segunda-feira.

"Emmys" todos para a Grã-Bretanha

A Grã-Bretanha foi a grande vencedora dos prémios internacionais Emmy, saindo vencedora em todas as categorias incluindo a de melhor drama com «A Jóia da Coroa».

Os prémios Emmy Internacionais, a que se candidataram 344 trabalhos de Televisão de 25 países, à excepção dos Estados Unidos, são distribuídos pela Academia Norte-Americana de Artes e Ciências de Televisão.

Além de «A Jóia da Coroa», uma produção da Granada Television, a Grã-Bretanha conseguiu prémios com «The Heart of The Dragon», na categoria de documentário, e «The Tragedy of Carmen», na categoria de criação artística. Ambos são produções do Channel Four.

«Fresh Fields» e «Wind in the Willows», da Thames Television, ganharam nas categorias de arte popular e programas infantis, respectivamente.

«The Heart of The Dragon» é um trabalho que aborda os acontecimentos e pessoas do passado que contribuíram para o desenvolvimento da China moderna, enquanto «Fresh Fields» conta a história de uma mulher que procura uma carreira profissional e novos interesses depois de 20 anos de casamento.

Solidariedade com o povo saharaui

A admissão da República Árabe Saraui Democrática (RASD) como membro de pleno direito na Organização de Unidade Africana (OUA) vai ser comemorada em Lisboa com um concerto de solidariedade com o povo saraui. O concerto, que é promovido pelo Comité Português de Apoio à Frente Polisário, terá lugar na próxima segunda-feira, às 21 e 30, no Teatro Aberto e nele estarão presentes o Grupo Cultural da Frente Polisário – Sahid El Uali Mustafa Sayed, o maestro Vitorino de Almeida, o Vitorino e o Janita Salomé. Os bilhetes encontram-se à venda na sede do CIDAC, R. Pinheiro Chagas, 77-2.º, Esquerdo e custam 150$00.

O grupo, que apresentará em Lisboa as danças e os cantares tradicionais do Sara Ocidental, é constituído por mais de 20 membros, todos eles militantes da Frente Polisário, sendo considerado como a «embaixada artística» da Frente.

A admissão, a 12 de Novembro, da RASD como membro de pleno direito da OUA foi saudada pelo Comité Português de Apoio à Frente Polisário, que considera «a vitória agora alcançada pelo povo saraui como uma vitória de todos os povos que querem a paz».

Informação ao serviço da confusão

Eduardo Rebelo

Um jornal que **quase** ignorou os acordos de N'Komati entre **Moçambique** e a África do Sul; um jornal que passou **de raspão** pelos diversos encontros do Sal envolvendo Angola e os Estados Unidos; um jornal que **por pouco** se esquecia das conversações Moçambique-África do Sul-RENAMO em Pretória; um jornal que tão estranhamente se arvora no direito de **só** informar os seus leitores sobre a verdade a que pensa que os mesmos têm direito; este jornal tem, ultimamente, dedicado considerável espaço a desvendar tenebrosos conluios conspiratórios de que Lisboa seria sede e o Governo português parte. Tudo bem — a cada jornal a sua política editorial e aos leitores o direito de sobre ela ajuizarem.

Mas este mesmo jornal vai hoje mais longe e envolve em todo este caldo azedo nomes de jornalistas, entre os quais o do signatário destas linhas, que estariam, eles também, ao serviço de obscuros interesses, desempenhando o papel de agentes de contra-informação, escrevendo, provavelmente, por encomenda de sabe-se lá que agentes da conspiração em curso.

Sem pretender exercer qualquer efeito terapêutico sobre pesadelos alheios, cumpre, no entanto, esclarecer:

1 — Moçambique e Angola negoceiam, neste momento, directamente ou através de intermediários, com a África do Sul, tentando assegurar a paz na região;

2 — Este processo negocial é complexo e controverso, como demonstram as recentes posições de Mugabe e Nyerere na Organização dos Estados Africanos (mais uma falha noticiosa do jornal em questão...);

3 – O interesse num desfecho positivo das negociações não respeita apenas a Moçambique ou a Angola, mas também à África do Sul;

4 – Para Pretória, a pacificação da zona afigura-se como uma das formas de desbloquear uma economia que entrou em recessão, alargando os seus mercados;

5 – Para cumprir tais objectivos, convém aos sul-africanos afastar quaisquer concorrentes exteriores àquilo que consideram como a sua zona estratégica;

6 – Portugal poderá ser um deles.

Este o pensamento do articulista, expendido em prosa publicada no passado dia 5 de Novembro e que, aparentemente, tantos engulhos provocou naquele jornal, mais preocupado com o que os outros dizem do que com aquilo que ele próprio esconde.

Mas há mais.

Julga o signatário saber, a propósito da conspiração que levou, mais de meio ano depois de N'Komati, a que Moçambique voltasse a ser manchete num jornal que se julga detentor da verdade a que temos direito:

1 – Que, na tão falada questão dos contactos de membros do Governo português com a RENAMO, houve, de facto, duas abordagens ou tentativas disso, a elementos daquela organização;

2 – Que uma dessas tentativas terá sido solicitado por um político destacado de Maputo a um ministro do actual Governo, tendo em vista esclarecer posições de dirigentes da RENAMO face às negociações de Pretória;

3 – Que esta abordagem falhou, por ausência do interlocutor;

4 — Que Moçambique diz possuir provas de um outro contacto, desenvolvido por um outro proeminente membro do Governo português, com alguém na RENAMO;

5 — Que este contacto se terá processado por via telefónica e terá sido gravado fora do país;

6 — Que o registo desta conversação terá sido entregue às autoridades moçambicanas pelos serviços secretos sul-africanos;

7 — Que o Governo português informou Moçambique de que se tal contacto existiu decorreu à margem da posição exercida no Governo por aquele que o realizou e que o Governo dele se dessolidariza totalmente.

Dada a capacidade escamoteadora de factos, existente em tantos órgãos de informação, e de que aquele jornal por vezes dá provas, não é de excluir que estes factos sejam do seu conhecimento, mas não façam parte daquela verdade a que só alguns têm direito.

E resta apenas um esclarecimento final:

— O signatário destas linhas não escreve por encomenda, venha ela donde vier. Limita-se, como jornalista, a achar que os seus leitores têm direito a toda a verdade e não apenas à que lhe ditam centros de controlo e de decisão superiores. O jornalista que agora escreve, já experimentou a censura. E não gostou.

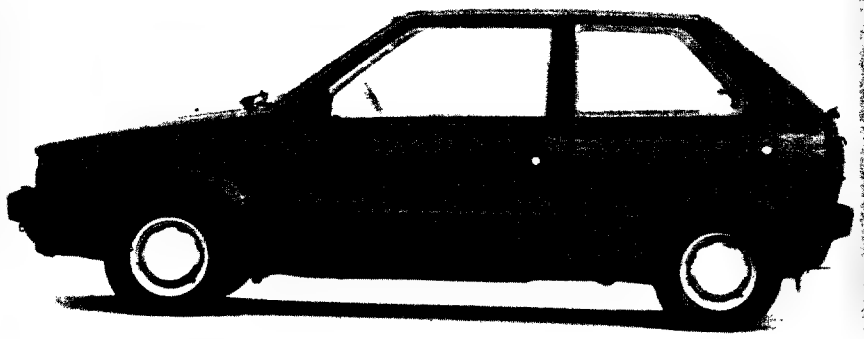
TERÇA-FEIRA
20 DE NOVEMBRO DE 1984 9

auto

SUPLEMENTO AUTOMÓVEL

Coordenação de Augusto Vilela — Design Gráfico de José Santa Bárbara

Nissan Micra



Concebido para responder a determinados conceitos de economia e comodidade no marcado altamente competitivo dos carros pequenos o Micra, da Nissan, foi lançado há pouco mais de duas semanas em Portugal e parece ter uma carreira assegurada dadas as suas características pouco vulgares em carros desta cilindrada.

O objectivo da Nissan ao construir este carro foi conceber ma viatura económica e funcional, cujas dimensões não sacrificassem o conforto, um compromisso bem difícil de encontrar. —— Pág. 5

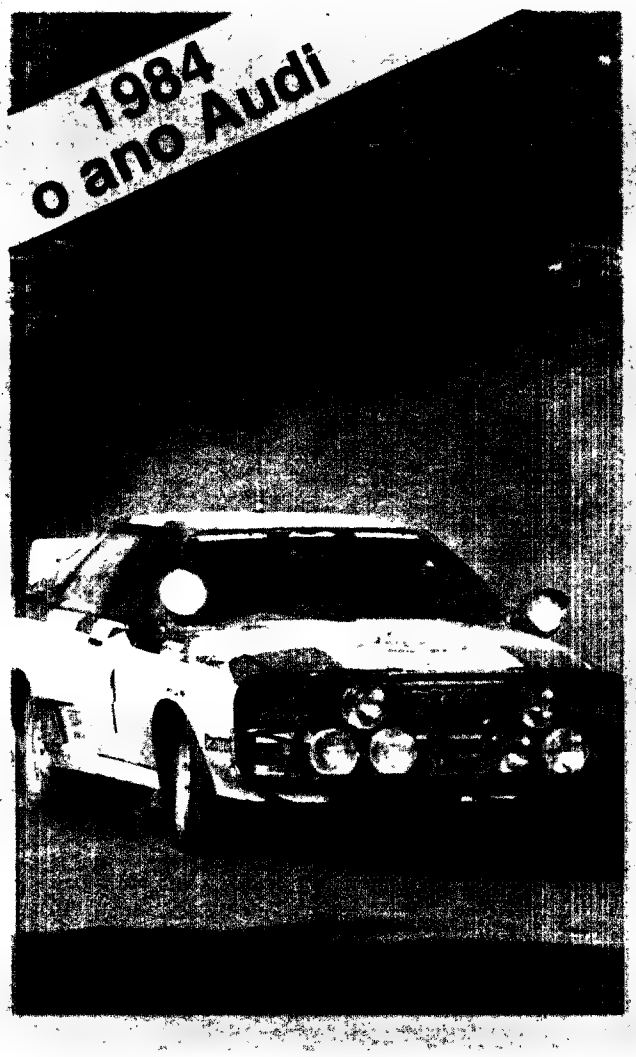
PEUGEOT 205 GTI

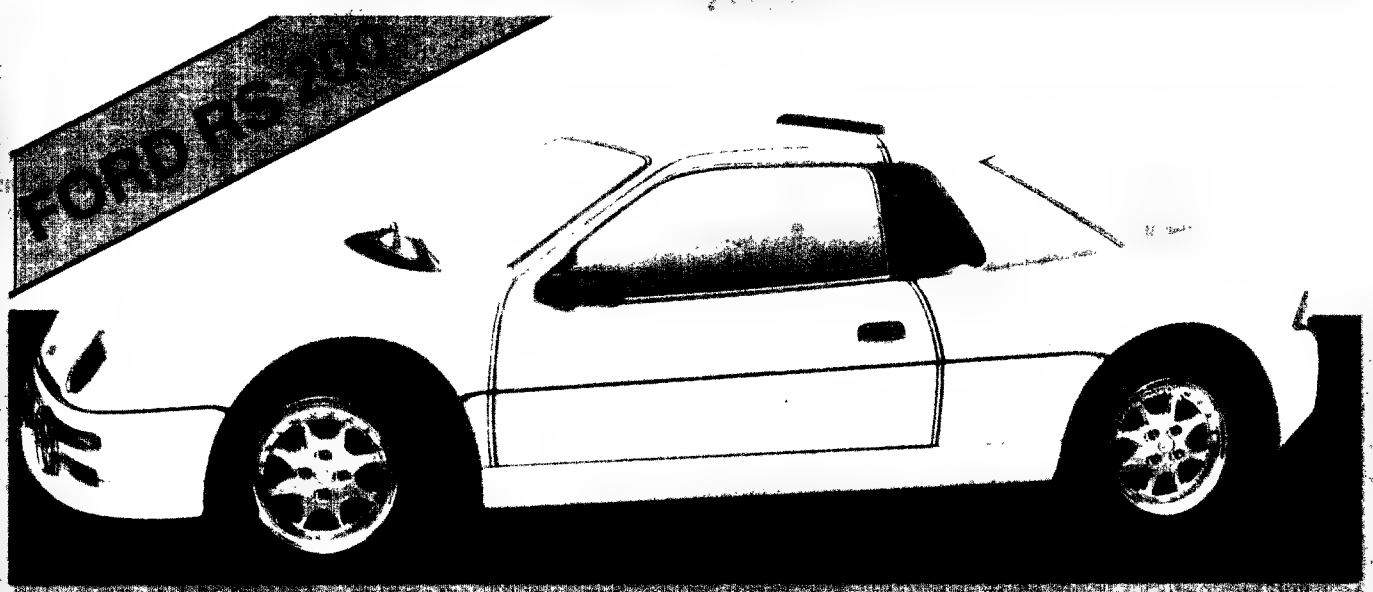
equilíbrio e raça

Não é fácil conseguir tão fácil e rápidamente um sucesso como aquele que está a obter a Peugeot-Talbot com o seu novo 205. Provado nas suas versões de base este carro deu origem ao 1600 Turbo que se tornou na grande vedeta final de temporada do Campeonato do Mundo de Rallyes, ao vencer nos Mil Lagos e em S. Remo as poderosas equipas da Audi e da Lancia.

Na sequência do 205 GT a Peugeot acaba de lançar outro modelo a que está reservado inegável êxito. Trata-se do 205 GTI, um desportivo com motor 1600 e 105 HP, capaz de acelerar de 0 a 100 km/h em 9,5 segundos e atingir 190 km/h, mantendo simultaneamente consumos baixíssimos em relação a tais performances.

—— pág. 4





Regressa uma grande marca

O público português entusiasta de «rallyes» ainda recorda o espectáculo dado em Sintra, não há muitos anos, pelos Escort RS, nas mãos de pilotos como Mikkola e Vatanen. Os Escort eram então carros ganhadores, inundando as listas de concorrentes das principais provas.

Depois, foram sendo ultrapassados, enquanto a Ford se afastava oficialmente dos «rallyes», mas este interregno não foi tempo perdido.

Num sigilo que ninguém foi quebrado, a Ford desenvolveu o seu novo carro de «rallyes» — o RS 200 — apresentado na semana passada no Salão de Turim e para o ano já poderemos vê-lo em prova. É esse novo carro que divulgamos em destaque nas páginas centrais para os leitores do «Diário». Pág. 8 a 9

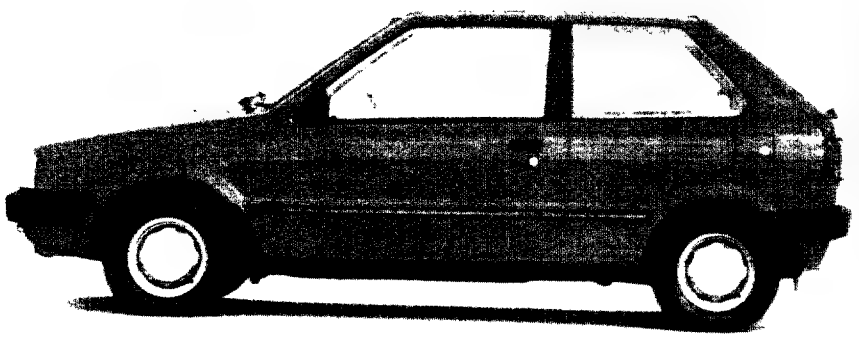
o seu vizinho útil
assistência oficial
OLIVEIRAUTO
AGENTE RENAULT

OFICINA DE REPARACOES
DE AUTOMOVEIS
DE JOSE OLIVEIRA, LDA.
VENDA DE VIATURAS
NOVAS E USADAS
PEÇAS DE ORIGEM

Rua Paulo Duque, n.º 26 A/B
1495 DAFUNDO

auto
SUPLEMENTO AUTOMÓVEL
Coordenação de Augusto Vilela Design Gráfico de José Santa Bárbara

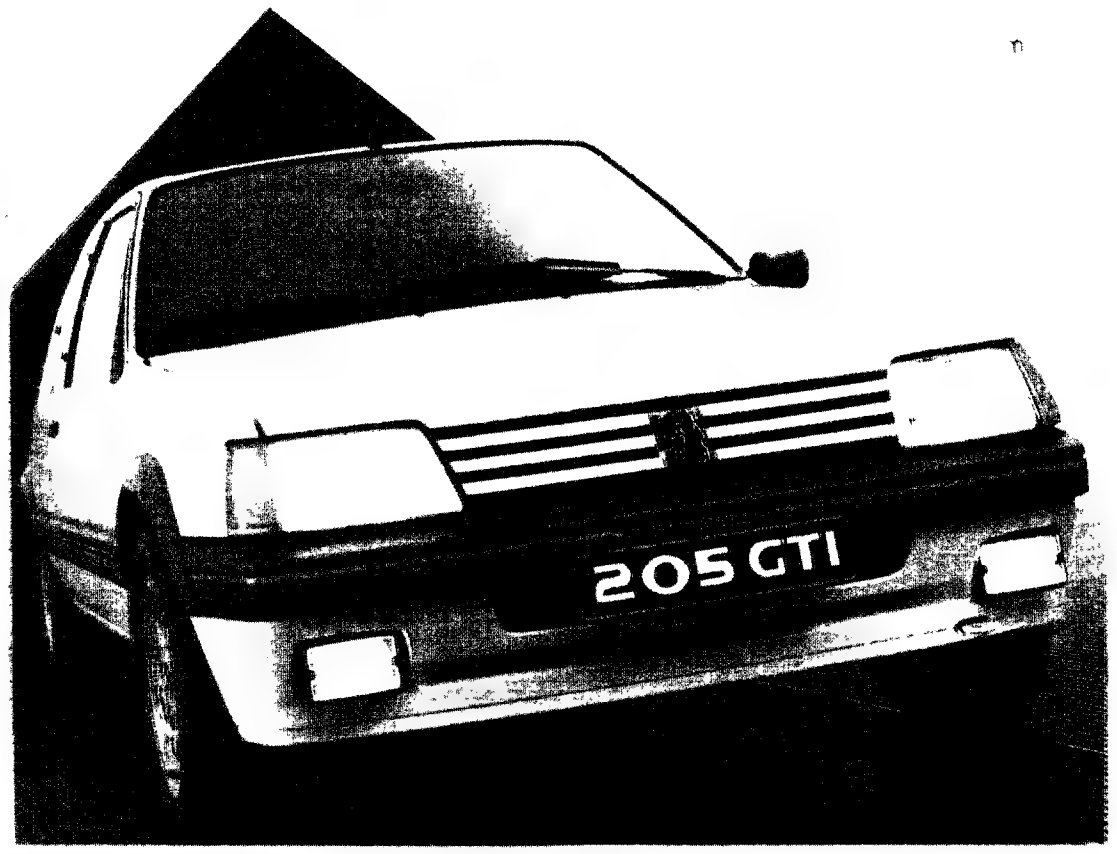
Nissan Micra



Concebido para responder a determinados conceitos de economia e comodidade no marcado altamente competitivo dos carros pequenos o Micra, da Nissan, foi lançado há pouco mais de duas semanas em Portugal e parece ter uma carreira assegurada dadas as suas caracteristicas pouco vulgares em carros desta cilindrada.

O objectivo da Nissan ao construir este carro foi conceber ma viatura económica e funcional, cujas dimensoes não sacrificassem o conforto, um compromisso bem difícil de encontrar. — Pág 5

PEUGEOT 205 GTI

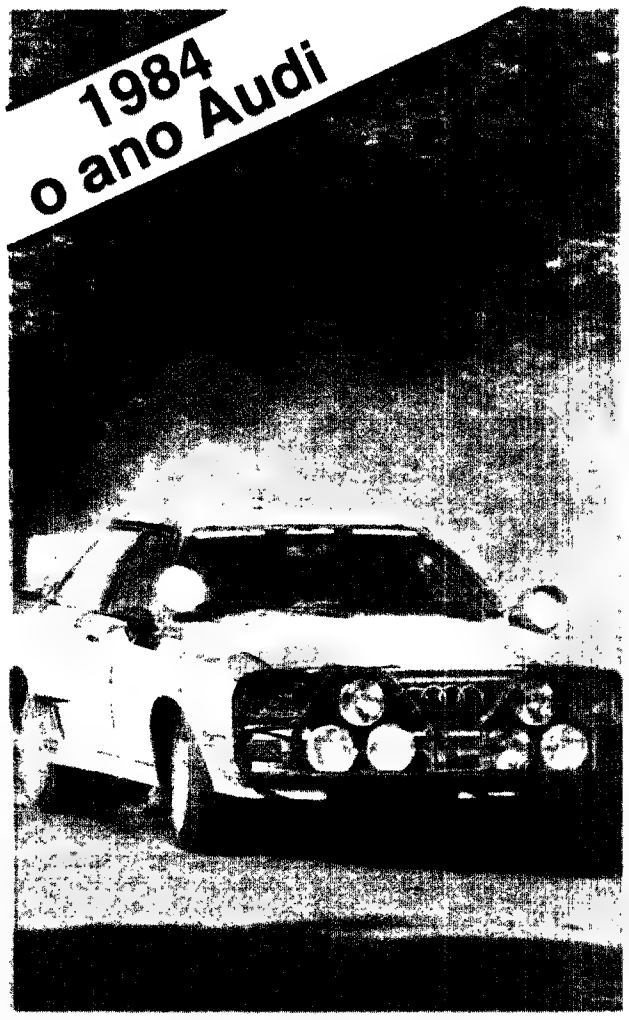


Nao é fácil conseguir tao facil e rapidamente um sucesso como aquele que esta a obter a Peugeot-Talbot com o seu novo 205. Provado nas suas versoes de base este carro deu origem ao 1600 Turbo que se tornou na grande vedeta final de temporada do Campeonato do Mundo de Rally, ao vencer nos Mil Lagos e em S. Remo as poderosas equipas da Audi e da Lancia.

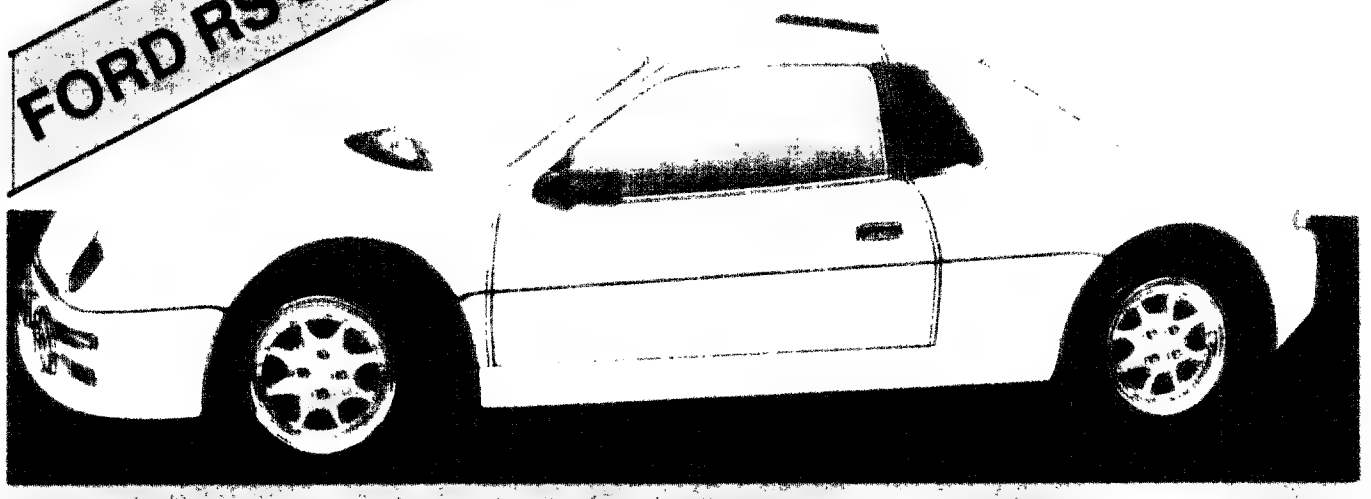
Na sequencia do 205 GT a Peugeot ia abrir caminho a outro modelo a que esta reservado inegavel exito. Trata-se do 205 GTI, um desportivo com motor 1600 e 105 HP, capaz de acelerar de 0 a 100 km/h em 9,5 segundos e atingir 190 km/h, mantendo simultaneamente consumos baixissimos em relaçao a tais performances.

—pag 4

1984 o ano Audi



FORD RS 200



Regressa uma grande marca

O público português entusiasta de «rallyes» ainda recorda o espectáculo dado em Sintra, não há muitos anos, pelos Escort RS, nas mãos de pilotos como Mikkola e Vatanen. Os Escort eram então carros ganhadores, inundando as listas de concorrentes das principais provas.

Depois foram sendo ultrapassados, enquanto a Ford se retirava oficialmente dos «rallyes», mas este interregno não foi tempo perdido.

Num sigilo que nunca foi quebrado, a Ford desenvolveu o seu novo carro de «rallyes» – o RS 200 – apresentado na semana passada no Salão de Turim e para o ano já poderemos vê-lo em prova. É esse novo carro que divulgamos em detalhe nas páginas centrais para os leitores do «DL». — Pág. 6 e 7

o seu vizinho útil
assistência oficial
OLIVEIRAUTO
AGENTE RENAULT

Auto Limitação de velocidade-

A República Federal Alemanha é um dos poucos países onde as autoridades ainda não conseguiram levar à prática as drásticas e inúteis regulamentações sobre limitação de velocidade que já vigoram noutros países. Mas a discussão surge periodicamente.

Nem sempre os construtores de automóveis tomam as posições esperadas. Não é porém o caso da Daimler-Benz que acaba de divulgar um conjunto de argumentos para o debate sobre a limitação de velocidade.

O estudo refere-se à RFA onde existe uma excelente rede de estradas e auto-estradas, mas tendo em conta a pobreza da nossa rede, os argumentos expostos tornam-se ainda mais válidos.

Não é o que à primeira vista pode pensar. Trata-se de um cidadão que resolveu dormir uma sesta junto a este carro abandonado, retrato do nosso parque automóvel. Os carros circulam até um estado muito próximo da sucata

De muito fresca data exigem de novo a introdução de um limite de velocidade aqueles grupos para quem desde sempre, mais por motivos ideológicos que por razões objectivas, a livre escolha da velocidade é assunto antipático.

Já há anos e sob o lema «Segurança nas estradas alemãs» houve a tentativa de provar que a redução da velocidade permitida nas auto-estradas podia constituir uma significativa contribuição para a elevação da segurança do tráfego. Uma tal prova não foi possível e contudo continua a não sê-lo. Mais tarde e ao abrigo da noção de «Poupança de energia» empreendeu-se novamente a tentativa de aplicar um limite de velocidade nas auto-estradas. Técnicos de nomeada e independentes verificaram, porém, que mediante a introdução de uma tal limitação geral de velocidade e mesmo sob hipóteses optimistas só se poderia alcançar uma poupança de combustível inferior a um por cento. Também aqui não se colheram argumentos convincentes.

Muito recentemente, muitos vêem em ligação com o debate do meio ambiente de novo a oportunidade de aplicar um limite de velocidade. O ponto de partida reside no reconhecimento de que, com o aumento da velocidade, sobe também a emissão de óxido nítrico (NO_X).

A este respeito, aliás, a redução da emissão de NO_X por limitações de velocidade é sob vários aspectos bastante sobrevalorizada. Em especial, porém, é que segundo os resultados de investigações por nós conhecidos uma redução da emissão de NO_X alcançada por diminuição da velocidade permitida só é possível à custa de uma mais forte emissão de hidrocarbonetos (HC) e monóxido de carbono, a qual na totalidade seria mesmo predominante.

Até hoje nao se pode ajuizar com suficiente confiança, nem quanto a HC nem a NO_X, que repercussões no meio ambiente provocam. Até aqui é também inadmissível a suposição que a redução de uma emissão, com simultânea e desproporcionada elevação de uma outra, teria uma repercussão favorável na protecção do meio ambiente. Há aqui necessidade de sérias investigações e para tal há que dispor de resultados de medição verificáveis.

Esta tomada de posição tem como objectivo prestar um auxílio a todos aqueles que, como a Gaimler-Benz, se sentem responsabilizados pela segurança do tráfego, poupança dos recursos e protecção do meio ambiente, mas que, face às conexões nem sempre de fácil compreensão, prezam a estrita objectividade no sentido de se tomarem decisões independemente de suposições e ideologias.

Num debate objectivo da questão do limite de velocidade não se toca em especial nos seguintes factos importantes, que se tratam em pormenor nos vários capítulos desta informação:

1. Relativamente a todos os sistemas de tráfego, nos caminhos-de-ferro, na navegação aérea e na navegação marítima, existem o desejo e a tendência de mais altas velocidades. Até agora, no tráfego rodoviário, era objectivo primordial o constante aperfeiçoamento da rede de auto-estradas, para se vencerem com rapidez as grandes distâncias. A poupança de tempo é um importante factor económico. Para o correspondente traçado foram suportados consideráveis gastos.

2 Apenas 1,4% da rede viária total e 2,6% da rede fora das localidades não estão submetidos a limitação global de velocidade.

3. As auto-estradasd federais são, a longa distância, as mais seguras estradas, embora este tipo de via seja o único para o qual foi decretado um limite rígido de velocidade. Das 11 715 vítimas mortais em 1983 no tráfego rodoviário, couberam às auto-estradas 877 casos, mas, em contrapartida nas estradas nacionais, em que, como se sabe, existe um limite de velocidade, registaram-se 6568 casos mortais, e nas cidades, 4270.

Uma rígida limitação da velocidade nas auto-estradas federais conduziria a uma deslocação do tráfego para a rede rodoviária que lhes está subordinada. Em relação ao tráfego **assim deslocado**, deve recear-se um aumento dos acidentes com danos pessoais até 13 vezes mais e dos casos mortais até 4,4 vezes mais.

4. Uma ampla investigação científica teve em 1982 como resultado que a velocidade **média** dos automóveis nos troços de auto-estrada da República Federal pouca redução sofreria mediante limites de velocidade, o que também explica a razão pela qual não resulta uma poupança de petróleo digna de menção.

5. Todas as investigações até agora conhecidas acerca da redução das emissões mediante limites de velocidade, tais como o Estudo BUS (Suíça), o Estudo TNO (Países Baixos), RMTUEW Essen por incumbência da província de Jessen, assim como as mais recentes publicações da Repartição Federal do Meio Ambiente em Berlim, não podem pretender uma aproximação da realidade.

Todos os institutos apresentam medições ou cálculos-modelo com gravosos pontos fracos de método e assumem estes erros em parte reciprocamente.

Tais investigações são inadequadas para decisões políticas racionais. O presente trabalho tem por missão apresentar factos e argumentos sob os aspectos de segurança, energia, emissões tóxicas e economia política, a fim de tornar mais objectivo o debate em torno dos limites de velocidade.

Limite de velocidade e segurança

As repercussões da velocidade — e eventualmente da sua limitação — sobre a incidência dos acidentes são muitas vezes descritas em reflexões simplificadoras nos aspectos físicos e de tráfego. Na realidade, as conexões das repercussões são porém de natureza complexa. As considerações parciais (portanto), só raramente estão a par da vasta realidade, em que confluem factores e influências de técnica de viaturas, de física, de psicologia dos condutores e factores determinantes do fluxo do tráfego. Apesar disto continuam a ter livre curso simples tentativas de explicação que podem efectivamente ter um cunho político acentuadamente convincente, mas que não resistem à verificação prática.

As auto-estradas federais são as estradas mais seguras

A fim de se poder apreciar a urgência e êxito das medidas de segurança, vem a propósito considerar os centros de gravidade dos acidentes sob os pontos de vista local e funcional.

Uma análise da incidência dos acidentes segundo tipos de estradas mostra a este respeito:

As auto-estradas federais são a grande distância as estradas mais seguras. O risco de nas auto-estradas federais nos envolvermos em acidentes com vítimas mortais ou com danos pessoais é muitas vezes inferior ao risco inerente às estradas em povoações ou às estradas nacionais:

Este elevado nível de segurança é por si próprio explicável e compreensível, visto que o tráfego nas auto-estradas é assinalado por importantes características de elevação da segurança:

— traçado uniforme para elevadas velocidades projectadas
— grandes raios de curva
— grande largura da via
— boa condução das estradas
— ausência de tráfego em sentido contrário
— ausência de cruzamentos
— pista própria para ultrapassagens, nas subidas frequentemente com pista adicional para veículos mais lentos
— apenas uma espécie de tráfego (veículos de estrada), isto é, não há transeuntes, motociclos, motorizadas
— na maioria dos casos pavimento em bom estado
— bom escoamento das águas
— boa manutenção das estradas (serviço de Inverno e de desentulhamento).

Por conseguinte, as auto-es-

Automóveis velhos, sem as mínimas condições de segurança são responsáveis por muitos dos graves acidentes que se verificam nas estradas portuguesas

PREÇO DOS CARROS USADOS

«MUNDO MOTORIZADO»

Publica em todos os números as cotações médias dos principais modelos de automóveis dos últimos seis anos.

O N.º 527 COMEMORATIVO DO 27.º ANIVERSÁRIO

Oferece a todos os leitores descontos de 10% a 30%, em acessórios, equipamentos e serviços.

UM BRINDE QUE PERMITIRÁ ECONOMIZAR MUITAS VEZES O CUSTO DA REVISTA

Cada exemplar avulso: 70$00
Pelo correio (pagamento adiantado): 90$00
Pedidos a: **MUNDO MOTORIZADO**
R. do Alecrim, 53 r/c – 1200 LISBOA — Telef. 32 32 25

discussão volta à RFA

tradas federais não são um foco para medidas de segurança em comparação com outros tipos de estrada. Assim, é incompreensível que precisamente aqui tenham sempre lugar os pontos de debate. A necessidade de medidas de elevação da segurança na condução do tráfego ou no nível de ampliação dos traçados reside em proporção muito maior no sector dos traçados dentro de povoações.

A velocidade como causa de acidentes

Dos acidentes registados nas auto-estradas ocorre apenas uma muito pequena parte a altas velocidades. Segundo um estudo HUK de 1973 (HUK, Causa e consequências dos acidentes de trânsito com graves danos pessoais na RFA, Hamburgo 1973), por exemplo, em menos de 22,3% dos acidentes em auto-estradas a velocidade, ao surgir a situação de perigo, era superior a 100 km/h. Numa estimativa de menos de 5% dos acidentes, a velocidade de partida para os mesmos era superior a 130 km/h. Até hoje não se conhecem resultados contrários.

Na maior parte serve como falso ponto de partida dizer-se que os acidentes devido a excessiva velocidade se equivalem a acidentes de alta velocidade. A velocidade excessiva (isto é, velocidade não adequada à situação, segundo a estatística de acidentes) ocorre independentemente do nível absoluto de velocidade mesmo a baixas velocidades, portanto num sector que em nada é influenciado por um limite de velocidade.

Com as más condições atmosféricas, em determinadas condições de visibilidade ou de estado dos pavimentos, as velocidades são possivelmente execessivas muito abaixo de um limite fixo de velocidade.

Portanto, tais situações não são de modo nenhum influenciadas por um limite de velocidade global.

Devido aos limites de velocidade, é possível em parte do tráfego surgir mesmo um efeito de elevação da velocidade. Muitos condutores sentem-se compelidos a conduzir mais depressa por julgarem, por exemplo, adaptar-se no sentido ascendente ao limite prescrito. Quando medida em termos da velocidade recomandada às situações de pavimento e de trânsito, a velocidade a que se circula em dado momento pode em certos casos ser perigosamente excessiva.

Assim, os limites de velocidade opõem-se tendencialmente à responsabilidade própria dos condutores. A responsabilidade própria do condutor deve ser e permanecer a máxima suprema do tráfego rodoviário. Este princípio é estabelecido, entre outros pontos, nos G, alínea 2 e §3, alínea do Código de Tráfego Alemão.

Relativamente a todos os sistemas de tráfego, nos caminhos-de-ferro, na navegação aérea e na navegação marítima existem de resto o desejo e a tendência de mais elevadas velocidades. No tráfego rodoviário, tem continuado a ser objectivo prioritário o constante aperfeiçoamento da rede de auto-estradas federais como rede de vias rápidas. Para o respectivo traçado fizeram-se consideráveis gastos. Paralelamente, criaram-se veículos cada vez melhores e mais potentes. A despeito desta evolução no sentido de mais altas velocidades, tanto na rede viária como da parte dos veículos, de 1972 a 1982 assistiu-se a uma constante diminuição das taxas de acidentes nas auto-estradas federais.

Deslocação do tráfego

Por virtude de um limite de velocidade, reduz-se consideravelmente o atractivo das auto-estradas federais para uma parte do tráfego, especialmente nas horas do dia em que nessas vias são possíveis altas velocidades. Assim, existe de modo geral o risco de o tráfego ser deslocado para a rede subsidiária de estradas federais, provinciais e municipais. Todos sabem quão sensível é o indivíduo às vantagens de tempo no tráfego rodoviário e, assim, mesmo as pequenas diferenças nos tempos de viagem podem conduzir a maciças alterações dos fluxos de trânsito. Em relação ao tráfego **deslocado** há porém que recear um aumento dos acidentes com danos pessoais até 13 vezes mais e das vítimas mortais até 4.4 vezes mais. Se por virtude de um limite de velocidade se chegasse efectivamente a uma diminuição das cifras de acidentes nas auto-estradas, devido às deslocações do tráfego haveria que contar com um acréscimo desproporcionado dos acidentes na rede viária que lhes está subordinada.

A este respeito não se deve passar por cima do facto de que o acréscimo de tráfego está sempre associado, nos locais onde ocorre, com um aumento dos incómodos de ruídos e gases do escape, que em primeira linha iria afectar a população, pois estes tipos de vias não passam em regra longe dos edifícios de habitação, como sucede com as auto-estradas.

As velocidades nas autoestradas federais adaptam-se por si próprias à situação

Mesmo sem limitações de velocidade, as velocidades a que se circula nas auto-estradas federais adptam-se às diversas situações, o que sublinha a responsabilidade própria do condutor no trânsito reodoviário.

Enquanto que, em regime de auto-responsabilidade dos condutores, o nível de velocidade é assim flexivelmente adaptado à situação de tráfego, um limite de velocidade global pode vir a acusar uma velocidade errada, com frequência mesmo excessiva.

A homogeneização do tráfego representa um ganho de segurança?

Com frequência se apresenta a tese de que a redução das velocidades relativas elevadas conduz a um ganho de segurança. Este argumento é em primeiro plano e frequentemente mencionado, mas numa consideração mais diferenciada chega-se a outras conclusões: A condução rápida está geralmente associada a elevada atenção do condutor. A velocidades inferiores existe em contrapartida o risco da monotonia, com tendência a menor atenção.

A carga objectiva do condutor em caso de limite de velocidade com fluxo de trânsito «homogeneizado» poderia em certos casos ser ainda maior, visto ser necessária uma constante comparação entre o real e o teórico em função da manutenção da velocidade ou da distância dentro da coluna de tráfego. Além disso, as operações de ultrapassagem duram mais tempo e as aglomerações ou engarrafamentos resolvem-se com menos rapidez. A possibilidade de colisões pode assim ser mesmo maior do que com velocidade livre, na qual se pode sair mais velozmente das situações conflituosas de tráfego.

O trabalho da segurança do tráfego deve começar com os factores de risco

Um limite rígido e geral da velocidade exige pouco dispêndio para as entidades estatais envolvidas. Isto é a um tempo atraente e perigoso. Atraente por se crer não haver que efectuar prévias análises dos verdadeiros pontos de gravidade de acidentes e de riscos, as quais são necessárias para medidas mais orientadas no sentido dos objectivos. Perigoso, porque as medidas globais pouco ou nada são adequadas para eliminar os reais factores de risco no tráfego rodoviário, abstraindo completamente do perigo de indesejadas repercussões negativas como, por exemplo, as citadas deslocações de tráfego e a transposição da incidência de acidentes para a rede viária subordinada. É assim falso afirmar-se que os limites de velocidade são a única medida efectiva que nada custa.

As medidas de segurança inteligentes, orienadas para as causas de acidentes e para os factores de risco analisados, não podem assim ser exigidas com suficiente energia. Poder-se-ia começar, por exemplo, com o seguinte círculo de problemas:

- novos condutores de idade jovem
- viagens dos «malucos do volante»
- estado de ampliação das obras, estado do pavimento, limpezas de Inverno
- condução do fluxo de tráfego, especialmente nos nós das auto-estradas
- direcção do tráfego orientada em função das situações
- indicação de percursos em função da densidade de tráfego
- instalações avizadoras de congestionamentos
- instalações avisadoras de nevoeiro
- recomendações de velocidade em função das condições atmosféricas e da densidade do trânsito
- construção de redes viárias em satisfação de necessidades.

Todas estas medidas exigem mais empenhamento em pormenor, mas conduzem com segurança a mais êxito do que as indiferenciadas medidas globais, tais como um limite geral de velocidade.

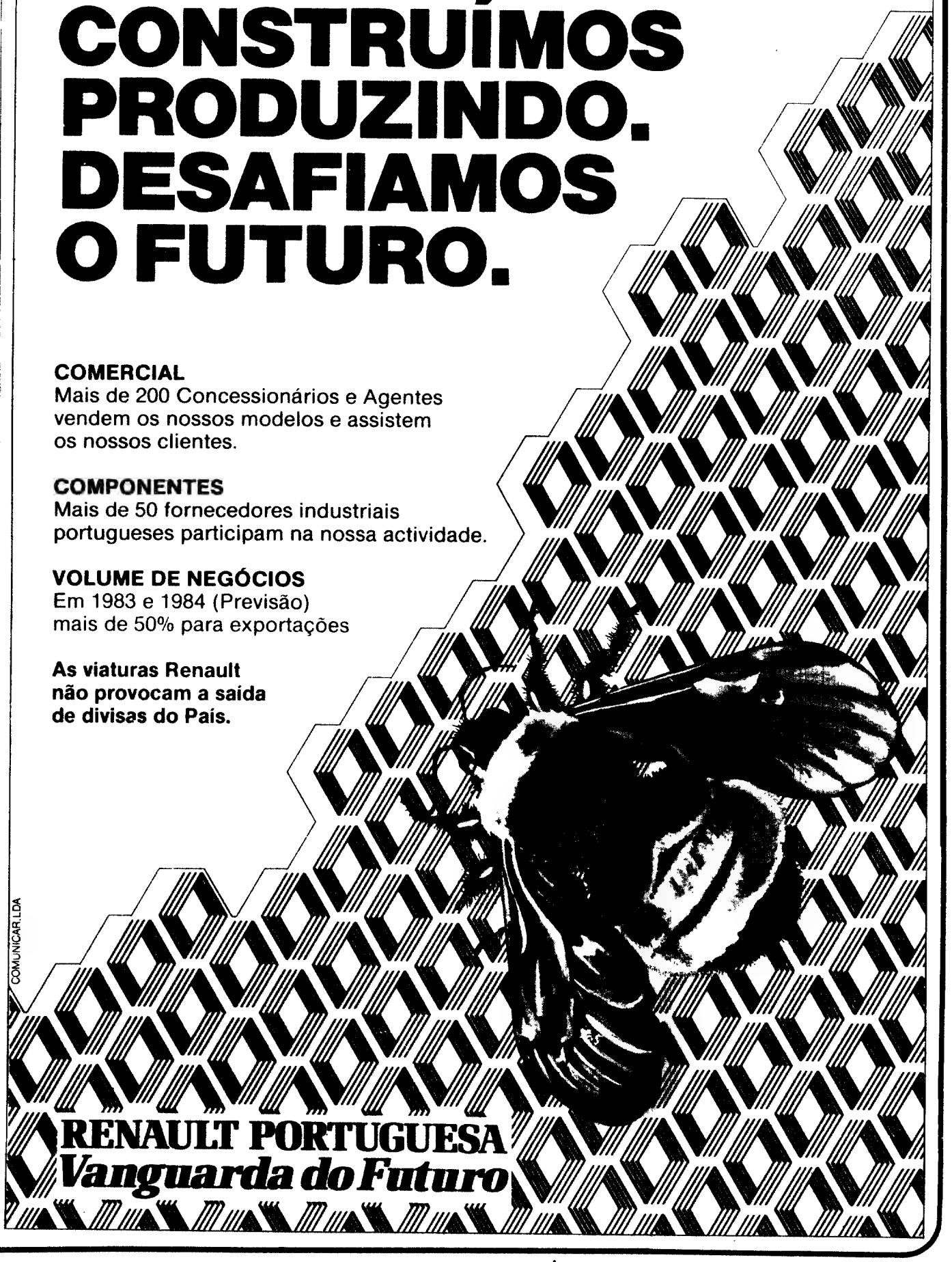
CONSTRUÍMOS PRODUZINDO. DESAFIAMOS O FUTURO.

COMERCIAL
Mais de 200 Concessionários e Agentes vendem os nossos modelos e assistem os nossos clientes.

COMPONENTES
Mais de 50 fornecedores industriais portugueses participam na nossa actividade.

VOLUME DE NEGÓCIOS
Em 1983 e 1984 (Previsão)
mais de 50% para exportações

As viaturas Renault não provocam a saída de divisas do País.



COMUNICAR, LDA

RENAULT PORTUGUESA
Vanguarda do Futuro

Conduza melhor

CONDUZIR bem é um conceito bastante subjectivo na medida em que, isso não será o mesmo para um piloto de Fórmula 1 ou de rali, para um pacato chefe de família que se passeia ao domingo ou para o condutor de um pesado camião TIR. Há no entanto um certo número de princípios básicos e gerais, constituindo por isso o denominador comum de qualquer bom condutor. Existem regras que, nas diferentes situações, fazem com que os bons e os maus condutores se distingam, sem que esta classificação de bom ou mau tenha alguma coisa a ver com as performances que uns e outros fazem.

Mas para ilustrar estas «nuances» nada melhor do que a pequena história que vamos contar.

Um célebre piloto mundial de velocidade teve um dia que se deslocar mais cedo do que previsto para um circuito e não pôde, como pretendia, levar os seus dois filhos para uma casa de campo onde deveriam ficar com a mãe.

Estes acabaram por ser levados por um amigo da família, um pacato homem de negócios, calmo, engravatado, possuidor de uma grande «banheira» americana que conduzia com enorme pacatez e doçura.

Passado o fim-de-semana, quando os miúdos regressaram a casa, desta vez já conduzidos pelo pai, confessaram-lhe: «Não imaginas como é agradável viajar com aquele senhor. Conduz tão suavemente. Que pena que o pai não conduza tão bem!»

Que significa isto?

Apenas que o tipo de condução adequado a um passeio de domingo ou a uma viagem de turismo não é necessariamente o mesmo que convém a uma corrida em circuito ou a um rali, ainda que determinados aspectos genéricos da condução sejam válidos para todos os casos.

E podemos ir um pouco mais longe lembrando que todos aqueles que fazem de estrada pista de corridas não só estão bem longe de exibirem uma boa condução como, no mínimo estão a evidenciar um ridículo de que não se apercebem. Além de, na maioria dos casos, colocarem em risco a vida dos outros.

A primeira condição para conduzir bem é que o condutor, esteja confortavelmente instalado ao volante, que disponha de uma boa visibilidade em todos os sentidos e de uma perfeita liberdade de acção para todos os seus movimentos.

É indispensável que os pedais possam ser pisados até ao fim do seu curso sem esforço e sem necessdidade de mexer o corpo

Por outro lado é necessário que o pé direito possa passar do acelerador ao travão e vice-versa sem que os joelhos toquem no volante

É claro que esta possibilidade depende muito do carro e do espaço disponível. Hoje os construtores dedicam cada vez mais atenção ás questões ergonómicas tendo em vista a criação de um «habitat» adequado ao condutor e aos passageiros. Por isso mesmo tais pormenores devem ser tidos em consideração como factores essenciais quando se escolhe um carro.

Os braços devem ficar também completamente livres e em condições de efectuarem todos os movimentos de grande amplitude necessários à condução

Um número enorme de condutores, nem sequer é capaz de se sentar correctamente. Conduzem por vezes com o queixo encostado ao volante e os braços completamente dobrados, convencidos que quanto mais próximos estiverem do pára-brisas melhor podem ter a noção das distâncias e do tamanho do veículo que conduzem.

A posição mais correcta é aquela em que o condutor quando tem a mão na parte superior do volante para fazer uma curva, o braço esteja completamente estendido mas sem necessidade de obrigar o condutor a perder o apoio das costas ou a mover o corpo do seu lugar

Quando o carro segue em linha recta as mãos devem ocupar a posição correspondente ao diâmetro horizontal por ser aquela que permite uma maior amplitude de movimento num ou noutro sentido

Importante também é ter em conta que uma boa condução exige «souplesse» e por isso não se deve fazer força sobre o volante mas sim segurá-lo e manobrá-lo com leveza.

Mas antes de tudo isto não esquecer o fundamental: regular o banco na melhor posição.

TESTE PEUGEOT 205 GTI

Nos últimos anos sucederam-se as versões de carros desportivos gerados a partir das versões base de utilitários. Isso correspondeu à exigência de um tipo de clientela nova que prefere este tipo de carros aos clássicos grandes turismos. Cerca de um ano depois de ter lançado no mercado português o Peugeot 205 nas versões base GL e GT, a Mocar introduziu o 205 GTI, uma versão musculada e dinâmica do GT, equipada com um motor de injecção de 1580 cc, que lhe fornece uma potência de 105 CV DIN.

O sucesso que este pequeno carro tem tido em toda a Europa vai certamente repetir-se em Portugal. Trata-se na verdade de uma versão desportiva de excepcional raça capaz de realizar os sonhos dos mais exigentes apreciadores deste tipo de viaturas.

E diremos numa primeira apreciação, que é difícil igualar as suas característicAs desenvolver um modelo como este e, ao mesmo tempo conservar-lhe a suavidade da condução, a pureza das linhas, o conforto, a comodidade.

Com o 205 mGTI a Peugeot dá mais um salto qualitativo no campo de uma renovação tecnológica que está a constituir um dos mais curiosos fenómenos da indústria automóvel, sabido que, o desporto e as soluções de vanguarda, ainda que nunca estivessem completamente afastados dos seus horizontes, nunca tinham conseguido superar, no comportamento daquele construtor francês um certo conservadorismo, uma certa preferência pelas realidades comerciais seguras e pelas opções tecnológicas já muito experimentadas, a aposta na qualidade sem aventuras.

Tratamento exterior

Partindo da carroçaria base do 205, o GTI sofreu todo um conjunto de operações de «cirurgia plástica» no sentido de lhe conferir «os sinais exteriores de velocidades» que o distinguissem, quer através de tratamento exterior da carroçaria quer pela introdução de vários elementos que melhoraram o seu comportamento aerodinâmico.

O deflector dianteiro, além de rebaixado 15 mm, foi aumentado, para beneficiar a aerodinâmica junto às rodas e para poder integrar os faróis de longo alcance com que está equipado.

O deflector traseiro é mais largo, beneficiando-lhe as performances, igualmente por influências da aerodinâmica.

As jantes, em liga leve, características do 205 Turbo 16, utilizam pneus de baixo perfil 185/50 HR14.

As portas dianteiras são mais largas e os vidros das janelas traseiras abrem lateralmente. Frisos protectores laterais e chassis rebaixado 12 mm completam a diferenciação do GTI dos modelos de cinco portas comercializados em Portugal.

A mecânica

Equipado com um motor de injecção electrónica que debita 105 CV DIN a 6250 rpm e com um peso em ordem de marcha de 850 kg, o Peugeot 205 GTI oferece uma relação peso/potência de 8,1 kg/CV, o que lhe garante brilhantes performances.

No seu regime máximo o GTI da Peugeot atinge 190 km/h e acelera de 0 a 100 km/h em 9,5 segundos. Faz os 400 metros de arranque em 16,7 segundos e os 1000 metros em 31 segundos.

Mas um dos factores que torna este pequeno carro mais aliciante reside nos consumos. É uma regra quase geral que as elevadas performances pagam-se. A Peugeot abriu uma excepção nessa regra.

Não é hoje difícil a um construtor tirar cavalos dos motores e fazê-los andar. Mas a que preço de combustível?

Este modelo parece constituir a tal excepção à regra.

Os consumos oficiais indicados pelo fabricante são de 5,6 litros aos 100km/h, a 90km/h 7,3 a 120km/h e 8,7 em percurso urbano.

Estes valores não se nos revelaram optimistas. verificam-se com facilidade, mesmo quando se faz uma condução descuidada e sem a preocupação da economia, com percursos em horas de ponta, no congestionado trânsito citadino.

A grande surpresa aparece, porém, quando se exigem performances elevadas ao GTI. A sua capacidade de resposta é total e as acelerações são tão fáceis, em estradas sinuosas, nas ultrapassagens, nas situações difíceis de trânsito, que ao condutor fica uma certa expectativa em saber quanto isso lhe vai custar em litros de gasolina consumida.

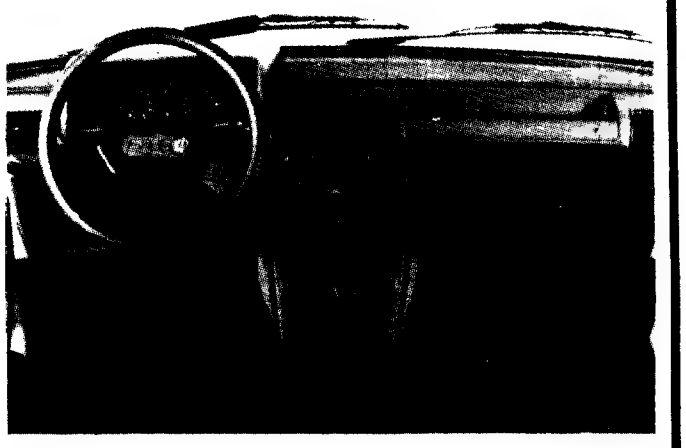
Pois mesmo nessas condições extremas de utilização o GTI revela-se de uma impressionante frugalidade. Para ultrapassar os 9 litros aos 100 km será preciso fazer uma condução de rara violência e ultrapassar todos os limites possíveis numa estrada normal. É o caso raro de um carro de elevadas performances e pouco alimento, esse compromisso que poucos constrtutores conseguem.

Na obtenção destes resultados a electrónica desempenha um papel fundamental.

A aliementação é assegurada pelo sistema «L Jetronic» que dispõe de um computador que em cada momento determina a quantidade de combustível ideal, em função dos dados recebidos dos diferentes captadores de informação.

Por outro lado sempre que o motor entra em desaceleração, a alimentação é automaticamente cortada para todos os regimes superiores a 1600 rpm.

A suspensão, independente às quatro rodas, foi estudada em detalhe para este modelo. Além de, no capítulo de segurança e comportamento geral, responder às exigências de um carro desportivo, as suas performances mantém um excelente nível de comodidade.



O trem dianteiro é de um novo tipo concebido especialmente para o GTI. É um pseudo-McPherson triangulado com uma barra antiderrapante. O trem traseiro foi redimensionado.

Os travões respondem com total agrado e eficácia às exigências da motricidade deste carro. À frente são de disco, ventilados, com perfurações radiais que asseguram uma melhor circulação de ar. Atrás são de tambor, equipados com um sistema automático de compensação do desgaste dos calços.

Quanto ao equipamento, o Peugeto 205 GTI não pode considerar-se particularmente rico, mas dispõe de tudo o que é essencial: volante de tipo desportivo, velocímetro, conta-rotações, indicadores de nível de carburante, temperatura do óleo, temperatura da água e pressão de óleo, relógio digital, porta-luvas iluminado e com chave e ainda luz interior no tejadilho direccional.

Na estrada

Mas sentemo-nos ao volante do GTI.

O ambiente a bordo foi especialmente conseguido. O condutor sente-se invadir por uma sensação de bem-estar e comodidade. Os bancos da frente (tal como os de trás), em tecido de duas cores, envolventes, com apoios de cabeça reguláveis em altura, proporcionam uma posição de condução tão cómoda quanto desportiva.

Todo este ambiente cria um estado de espírito em que o condutor desde logo se sente de bem com o carro que vai conduzir e absorvido por ele. Inútil será referir o que isso representa como factor de segurança.

O GTI é um daqueles carros em que, após uma viagem mesmo de centenas de quilómetros, não apetece sair dele e ainda se permanece com agrado algum tempo, num «relax» que só uma viatura bem concebida pode proporcionar.

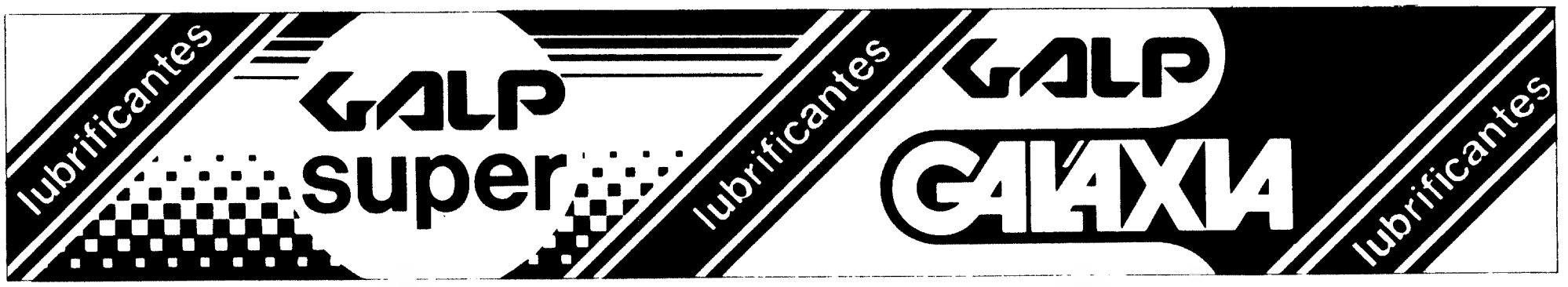
As prestações do motor estão acima de tudo quanto poderia esperar-se. São mesmo 105 CV de que se não duvida. O GTI é de facto um pequeno «leão» de estrada.

A sua caixa de 5 velocidades, precisa, suave e bem escalonada, é o complemento bem estudado para uma motorização excelente.

Os travões estão, igualmente, ao nível do conjunto geral do carro. São eficazes e tão progressivos e suaves que as travagens em piso molhado se fazem com toda a facilidade e segurança.

O comportamento em estrada excede também o juízo mais optimista que se possa ter feito deste carro. O seu equilíbrio de massas, a distribuição de pesos, tornam-no surpreendentemente seguro e fácil de conduzir. A potência do grupo propulsor exprime-se também na plenitude, sem retirar a extraordinária suavidade de condução do GTI.

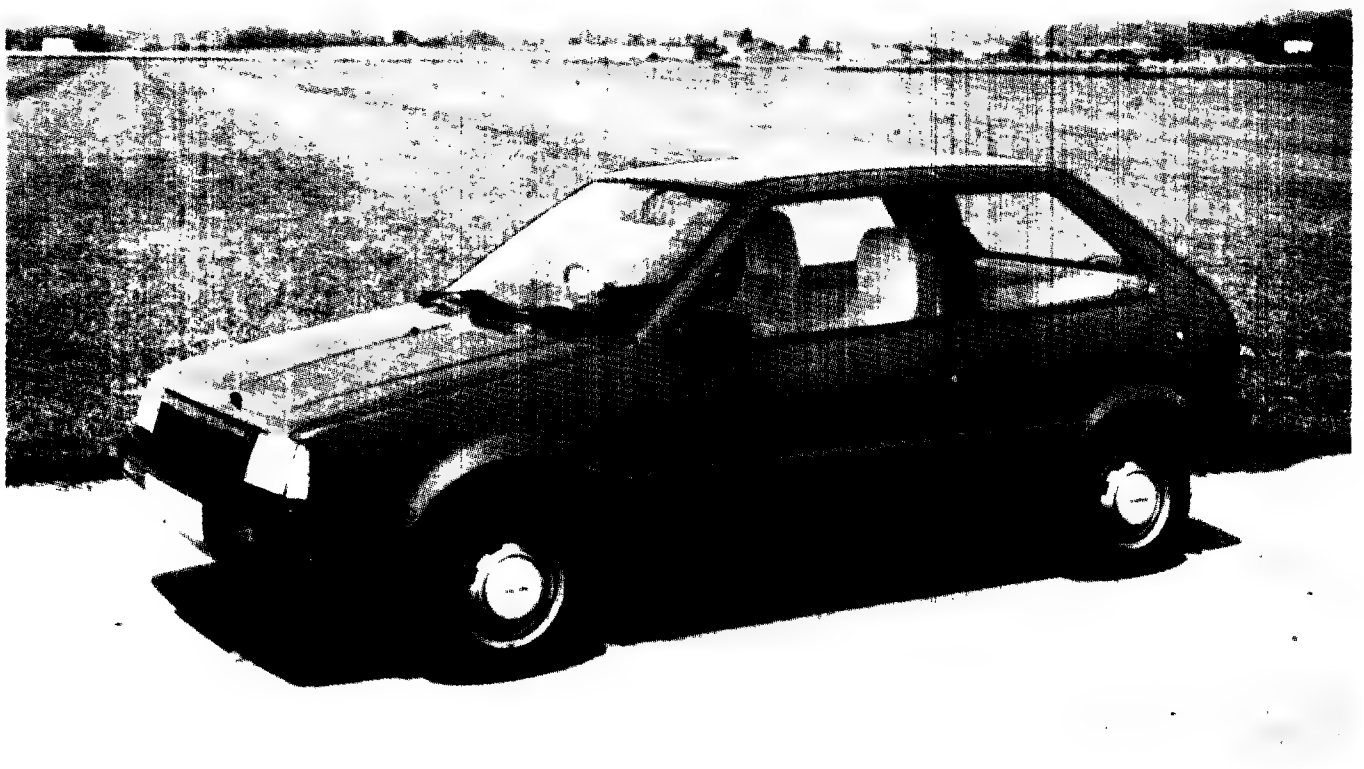
Por tudo isto, torna-se, mais que um automóvel, um instrumento de prazer para quem aprecie a condução. Salvaguardadas as distâncias, compreende-se, ao conduzir este carro, a razão por que o seu irmão mais forte alcançou nos últimos rallyes do mundial os resultados que se viram.



Micra - Mecânicamente puro

Os carros de baixa cilindrada nunca foram o forte da Nissan. Embora robustos, não apresentavam, na gama mais baixa de cilindrada, uma concepção que deslumbrasse. Estamos a lembrar-nos, por exemplo, do Datsun 1000, cuja resistência ficou mais que provada, que era económico, mas estava longe, na altura, de acompanhar a concorrência europeia.

Desta vez, com o Micra, tudo se alterou. A Nissan conseguiu uma viatura espectacular sob quase todos os pontos de vista.



Se alguma reticência pode pôr-se em relação a este carro ela dirá respeito somente a questões estéticas, ao subjectivismo do gostar ou não gostar. Quanto ao resto parece-nos difícil batê-lo na sua classe. Não será exagero afirmar que, em termos gerais e de conceito, o Micra é o melhor carro até hoje produzido pela Nissan.

Para a sua construção a marca japonesa partiu de um princípio cada vez mais evidente e que é de que, o automobilista exige cada mais de um pequeno carro de 1 litro de cilindrada. Exige principalmente conforto, segurança e espaço e exige acima de tudo baixos consumos.

Radiografia do Micra

O Micra é um três portas com pára-brisas inclinado a 34 graus que não se pode discutir esteticamente de ânimo leve. Tem aspectos que fazem com que alguns o aceitem de imediato como um carro francamente bonito, mas esses mesmos aspectos poderão provocar reticências a outros. Parece-nos que essa ambivalência representa um dos argumentos que mais acabarão por contar a seu favor. Pessoalmente achamos a traseira do Micra excepcionalmente bem desenhada, a frente apenas sóbria, discutível a silhueta. No conjunto geral resulta um carro esteticamente equilibrado cuja maior característica é ainda a simplicidade. De facto, o Micra é como é. Não houve o recurso aos pequenos «bluffs» que muitos construtores hoje em dia utilizam para valorizar esteticamente um carro, como sejam «spoilers» por vezes desnecessários ou um exagerado recurso aos materiais plásticos. Neste aspecto o Micra tem ainda muito por onde ser embelezado.

A sensação geral é, porém, a de um carro com imagem desportiva, abas dos guarda-lamas bastante saídas, quase a sugerir jantes mais largas e principalmente um aspecto sólido e compacto.

Frisos laterais aumentam o aspecto de solidez que o Micra transmite. A superfície vidrada é enorme, o que lhe confere uma boa visibilidade em todas as direcções.

A porta traseira, cuja beleza estética já salientámos, alcança todo o espaço desde a linha do pára-choques até ao tejadilho e abre completamente, permitindo assim um acesso total ao porta-bagagens e a introdução no mesmo de objectos de grandes dimensões.

Interiormente o Micra corresponde aos objectivos propostos pelo construtor ao lançar este modelo: espaçoso e confortável. Os bancos são revestidos em tecido de excelente qualidade e textura. O «design» dos assentos da frente é bastante diferente do que normalmente se pode ver neste tipo de carros. Os apoios de cabeça são incorporados nas costas. O seu perfil foi recortado ao nível dos ombros, permitindo aumentar a visibilidade para a retaguarda e ao mesmo tempo ter acesso mais fácil a qualquer objecto colocado no banco de trás.

O espaço à frente disponível permite adaptar com facilidade o banco à melhor posição de condução, mesmo para condutores de estatura mais elevada.

O assento traseiro é dividido ao meio e rebatível na totalidade ou a 50 por cento, permitindo assim maior espaço para bagagens quando a viatura não transporta passageiros atrás ou só transporta um.

Quanto a dimensões o Micra anda pelos valores médios dos carros da sua classe. O comprimento é de 3,645 m, a largura, 1,560 m e a altura 1,395 m. A distância entre eixos é de 2,300 m, a via dianteira, 1,345 e a via traseira, 1,330.

O Micra pesa em ordem de marcha 745 kg.

Voltando ainda ao interior, diremos que este 1000 cc da Nissan se distingue bem pelo seu conforto e habitabilidade. O tablier é bem concebido e representa mesmo uma boa evolução no «design» da marca.

Menos conseguido será o volante e a consola da alavanca de velocidades. Um pequeno espaço impede que ela ligue com o tablier retirando-lhe um pouco de estética. De qualquer forma o conjunto não deixa de transmitir ar desportivo que o carro pretende assumir.

O painel de bordo contém os instrumentos indispensáveis e todos os comandos se encontram posicionados de forma acessível ao condutor.

A mecânica

O Micra utiliza o motor MA 10 da Nissan. Trata-se de um motor inteiramente novo, de quatro cilindros, construído em alumínio e que pesa apenas 67 kg.

A cilindrada é de 988 cc e o comando das válvulas por árvore de cames à cabeça e uma taxa de compressão de 10,3:1.

Este motor é um dos mais avançados que existe actualmente nas baixas cilindradas. Uma das suas particularidades mais importantes e: o reduzido peso, a compactidade, a potência elevada e o baixo consumo.

O reduzido peso resulta não só da utilização de uma cabeça e de um bloco em alumínio de alta densidade como também do facto das camisas dos cilindros serem formadas directamente no bloco, sem espaço entre elas, o que diminui peso e espaço.

As passagens de água do circuito de refrigeração foram estudadas cuidadosamente e a Nissan conseguiu assim reduzir o comprimento do motor em 40 mm relativamente ao E 10. O facto de os apoios da cambota e das bielas serem ocos permitiu também um ganho de peso.

Com os seus 55 CV Din às 6000 rpm, o Micra está claramente na vanguarda de todos os seus concorrentes nesta cilindrada e apresenta uma excelente relação peso/potência: 12,4 kg/CV.

Para este grupo propulsor foi escolhida uma caixa de cinco velocidades com uma relação de transmissão de 4,050.1, adequada essencialmente para estrada, mas que serve também com agrado para os percursos em auto-estrada.

O Micra utiliza na suspensão elementos do tipo independente McPherson à frente e traseira de eixo rígido. Os apoios superiores dos elementos hidráulicos possuem uma componente antichoque que permite utilizar siniblocos de borracha mais macia sem diminuição da estabilidade. Isto diminui o ruído do rolamento e aumenta o conforto da condução.

Por outro lado o esticador e o triângulo de suspensão passaram a constituir uma peça única que pela sua nova posição de montagem beneficiam igualmente o conforto e reduzem a rigidez da direcção.

A direcção é do tipo cremalheira, com um raio de viragem de 4,4 metros entre passeios.

Sem mácula

Se do ponto de vista estético se pode gostar ou não do Micra, do ponto de vista mecânico estamos perante um carro

Se do ponto de vista estético se pode gostar ou não do Micra, do ponto de vista mecânico estamos perante um carro mecanicamente sem mácula. Diremos mesmo que nunca se terá conseguido tanto num carro destas dimensões e desta cilindrada.

O comportamento do Micra em estrada é excepcional e a primeira surpresa vem logo do silêncio do motor e do silêncio da sua marcha.

Isto deriva não só de uma óptima insonorização geral do carro como das características do motor que, apesar de ser em alumínio, material que normalmente transmite mais as vibrações, foi concebido de forma a eliminar estes inconvenientes através da utilização de nervuras no bloco, nos pontos mais susceptíveis de se tornarem fontes de vibração.

A facilidade de resposta do motor, que sobe de regime com enorme facilidade e admite passagens de caixa com diminuta perda de rotações, dá ao Micra um temperamento desportivo e facilita uma condução segura. Mesmo quando se conduz em quinta há sempre a sensação de que o carro tem sempre uma acréscimo de potência.

A caixa de velocidades, com um sector curto e preciso, contribui de forma importante para a eficiência e o prazer da condução. Em bons ou maus pisos as velocidades entram sempre e engrenam suavemente.

A direcção é extraordinariamente precisa e suave. Não tem vibrações próprias nem transmite as vibrações provocadas pelas irregularidades do piso.

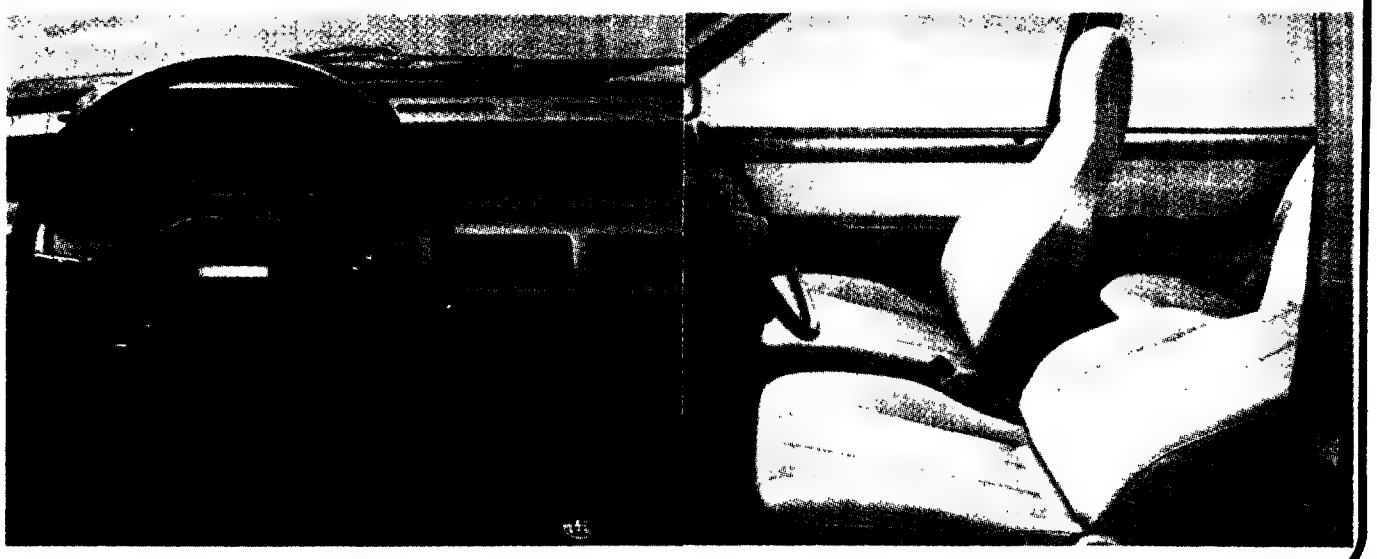
Motor, caixa, suspensão, formam um conjunto de tal modo integrado que o comportamento na estrada do Micra atinge os níveis de um carro de gama superior.

Tivemos oportunidade de conduzir o Micra debaixo de chuva e temporal. A segurança que oferece excede todas as expectativas. A aderência é perfeita o condutor nunca é confrontado com a sensação de que o carro descolou da estrada ou roda em níveis de aderência que suscitem inquietação.

Mas um dos elementos mais espectaculares do Micra é sem dúvida o sistema de travagem. Os travões são de facto de um eficácia e suavidade a toda a prova, diremos incomparáveis.

Para este carro a Nissan desenvolveu um novo tipo de travões caracterizado por uma folga entre as pastilhas e o disco, ligeiramente maior que nos travões de disco concencionais utilizados neste tipo de carros. Foi necessário desenvolver uma nova bomba principal de travões de rápido enchimento que permite reduzir o curso inicial e obter imediata resposta do pedal.

O consumo é outro argumento do Micra: 4,8 litros aos 100 km a 90 km/h, 6,6 a 120 km/h e 6,3 em percurso urbano.



Nova a... Para c... de F...

A Ford apresentou finalmente em Turim, um novo modelo do Ford RS 200, que ainda não entrou nas linhas de produção. Trata-se de um protótipo de carro desportivo de dois lugares, com motor de 230 bhp plus situado a meio da carroçaria, com turbocompressor, capaz de atingir 240 km/h. O Ford RS 200 é um modelo de concepção avançada, com tracção a duas ou às quatro rodas seleccionável pelo condutor, em cuja construção foram utilizados materiais compostos de alta tecnologia.

O novo carro, que está equipado com um motor Ford de injecção de quatro cilindros, 1,8 litros e 16 válvulas, turbocomprimido, com duas árvores de cames à cabeça, montado por trás do habitáculo, acelera de 0 a 100 km/h em menos de 5 segundos. A carroçaria do Ford RS 200 foi desenhada pela Ghia, de Turim, em colaboração com as equipas de projectistas da Ford Europeia, de Inglaterra e da Alemanha. Na sua construção usaram-se fibras de carbono, vidro e resina sintética. A concepção e o projecto mecânico são da autoria do engenheiro chefe da Ford Motorsports, John Wheelere e a concepção do chassis foi completada por Tony Southgate, consultor da Ford para carros de alta performance, e projectista de Fórmula 1. Uma vez concluídos com êxito os ensaios e o programa de desenvolvimento do novo modelo, em que intervieram o tricampeão mundial Jackic Stewart e uma série de condutores de rally de nivel internacional, vão ser fabricados os 200 carros necessários para a homologação pela FIA, no Grupo B. A versão de competição que se seguirá, será capaz de desenvolver até 380 cavalos, podendo ser utilizada pelos pilotos da Ford para o fim da época internacional de 1985, altura em que será igualmente posta à disposição dos particulares que queiram adquiri-la.

O Ford RS 200 combina muitas das modernas técnicas estruturais utilizadas na Fórmula 1 com um sistema ímpar de tracção a duas/quatro rodas. Estão igualmente a ser feitos esforços para o seu lançamento e venda ao público em diversos países europeus.

Conhecido por Ford RS 200, o novo carro foi concebido pelo Director da European Motorsports, da Ford, Stuart Turner, e desenvolvido «a partir do zero», num processo altamente inovador, em que intervieram os mais talentosos engenheiros do campo do desporto automóvel. O grupo motopropulsor e o sistema de tracção seleccionável pelo condutor (a duas ou às quatro rodas) foram concebidos por John Wheeler, engenheiro chefe da Ford Motor Sport. O chassis foi projectado pelo consultor da Ford, Tony Southgate, e a carroçaria foi desenhada por Filippo Sapino, da firma Ghia, de Turim, associada da Ford, que trabalhou em colaboração com equipas de projectistas da Ford de Inglaterra e da Alemanha.

O principal objectivo do RS 200 desde os primeiros passos da sua concepção, em 1983, foi conseguir um estilo funcional com potencialidades para ganhar rallys e corridas, e que simultaneamente representasse um avanço no domínio dos carros de turismo. Paralelamente às inovações de estilo nele introduzidas, o elevado nível de potência, as características especiais de tracção e o chassis de tecnologia avançada proporcionarão a um número muito restrito de compradores níveis de performance em estrada dificilmente igualáveis.

Localização do motor e sistema de tracção

OS pisos em que decorrem os rallys variam desde o gelo neve / cascalho, muito escorregadios (que exigem tracção às quatro rodas para garantir um máximo de aderência) até às pistas de alta fricção (onde a tracção às rodas traseiras é a mais rápida). Ambos os tipos de condições requerem um carro de resposta pronta, com um baixo momento de inércia, capaz de mudar rapidamente de comprimento ou de direcção.

O Ford RS 200 satisfaz todos estes requisitos-chave para um carro destinado a entrar com êxito em rallys a nível internacional, uma vez que tem o motor montado a meio do chassis, uma distribuição equitativa do peso (50%:50%), e um sistema de tracção às rodas traseiras ou às quatro rodas seleccionável pelo condutor.

O motor Ford BDT de quatro cilindros, de liga leve, está montado por trás do condutor, à frente das rodas traseiras, com uma inclinação de 23.° para a direita em relação à vertical. Está, igualmente, deslocado 152mm para a esquerda do eixo do carro, e apresenta na parte da frente uma inclinação descendente de 1,5.° Ligado ao carter da embraiagem de prato duplo, que está voltado para a frente, encontra-se um redutor primário compacto de comando directo. Os carretos cilíndricos de dentes helicoidais deste trem de engrenagens podem ser mudados através de um painel de acesso rápido existente no habitáculo, o que permite mudar as relações de transmissão com rapidez e facilidade.

A partir da desmultiplicação inicial a transmissão faz-se através do túnel central até uma caixa de liga leve de magnésio que contém a caixa de cinco velocidades, o mecanismo selector da tracção a duas/quatro rodas, o diferencial central, uma saída interna para o diferencial dianteiro e a unidade de transmissão final às rodas. A transmissão do diferencial central para a parte traseira faz-se através de uma chumaceira-guia adjacente ao carter da embraiagem, até ao diferencial traseiro e à unidade de transmissão final às rodas, montada noutra caixa de liga leve de magnésio por trás do motor. Esta disposição proporciona uma distribuição equilibrada do peso, de 50%:50%.

Cada um dos três diferenciais autoblocantes é do último modelo, do tipo união fluida patenteado pela Ferguson, tal como foi recentemente anunciado para o Ford Turbo do Grupo A. Este tipo de concepção evita o engrenamento mecânico brusco característico dos diferenciais autoblocantes convencionais, e é extremamente compacto. Tem uma disposição semelhante à de uma engrenagem epicicloidal, com todos os veios de saída ligados a discos de forma especial, que se unem através de um acoplamento que utiliza fluido à base de silicone. Uma vez que o escorregamento entre os discos aumenta a pressão do líquido proporcionalmente à velocidade relativa dos discos, obtém-se um sistema de bloqueio progressivo sensível ao escorregamento. Ao contrário das embraiagens reforçadas usadas noutros diferenciais autoblocantes, não se nota aqui o momento de engrenamento.

Com a caixa de velocidades montada imediatamente por trás do eixo dianteiro, torna-se possível instalar um mecanismo directo e preciso de mudança de velocidades para o conjunto especial de cinco velocidades e dois veios.

Na parte da frente da caixa de velocidades, encontra-se um segundo selector simples de embraiagem accionado por uma pequena alavanca de comando à distância no túnel de transmissão. Na opção tracção às rodas traseiras a tracção às rodas dianteiras é desligada e o binário motor é transmitido apenas ao diferencial traseiro. Na opção com tracção às quatro rodas a tracção é transmitida através do diferencial central, na proporção de 37% do binário para a parte da frente e 63% para a parte de trás, o que foi considerado como o equilíbrio óptimo para obter uma tracção máxima em condições de transferência do peso em movimento. Numa terceira opção, utilizada apenas em pisos muito escorregadios, o diferencial central é bloqueado para proporcionar uma ligação mecânica directa entre os eixos da frente e de trás.

O condutor tem assim, de facto, à sua disposição, três binários diferentes no eixo dianteiro – 0,37 ou 50% –, que podem ser seleccionados em movimento, de acordo com a técnica por ele utilizada, com as características do piso, e até com as características das curvas, por forma a conseguir um equilíbrio perfeito entre a força centrífuga e a máxima potência na estrada. A Ford está convicta de que a versatilidade deste sistema dará ao Ford RS 200 enormes potencialidades em todos os tipos de manifestações desportivas, e emprestará às versões de turismo excelentes características de tracção e manobra, independentemente do estado do tempo ou da estrada.

Devido à sua longa experiência de sistemas de tracção às quatro rodas (em que começaram a trabalhar há mais de 45 anos) associada a um interesse directo pelo diferencial de união fluida, foi a FF Developments, de Coventry, que foi encarregada do projecto e fabrico de todo o sistema de transmissão.

Chassis de concepção avançada

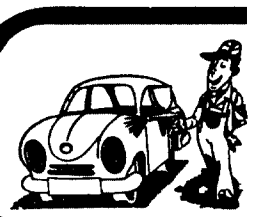
PARA fazer o projecto estrutural do chassis foi escolhido o projectista de Fórmula 1, Tony Southgate, que empregou modernas técnicas de construção composta e materiais de características avançadas. O chassis é, assim, constituído por uma estrutura tipo plataforma pré-esforçada, reforçada por embaladeiras de secção quadrangular, anteparas e um reforço central.

A parte principal do piso, as embaladeiras e as anteparas da frente e de trás são fabricadas em chapa de alumínio multicelular Ciba Geigy 5052, unida com Redux 410 e rebitada para manter as cargas de aperto. A face inferior do piso e as embaladeiras estão revestidas a chapa de aço para aumentar a protecção contra colisões e pedras projectadas durante a marcha. O túnel central e a antepara interior traseira estão também ligados e rebitados ao conjunto do piso. Trata-se de elementos moldados de alta resistência, de um composto leve de fibra de carbono e resinas sintéticas.

Os prolongamentos tipo caixão das partes da frente e de trás do chassis, onde está montado o redutor dianteiro, os suportes do motor e a unidade de transmissão final às rodas são fabricados em aço, e unidos e rebitados às anteparas. Escolheu-se o aço para estes elementos por poder ser reparado e facilmente soldado durante as paragens para manutenção no decurso dos «rallys», e ainda devido à sua capacidade de absorção de energia quando sujeito a choques. A suspensão está ligada a tubagem de aço de grande resistência aparafusada à parte principal do habitáculo, à frente e atrás.

A rapidez de assistência (sobretudo em competição, onde se estabeleceu como alvo a atingir um tempo máximo de 10 minutos para substituir a transmissão) foi um dos principais objectivos do projecto. A parte inferior da carroçaria permite assim o acesso ao túnel central e à transmissão a todo o comprimento do carro, a fim de permitir a desmontagem dos principais componentes da trans-

TÁTINTAS



Comércio de Tintas para Automóveis, Lda.

Rua José Osório de Oliveira, 5-A (AJUDA) 1300 LISBOA
☎ 64 47 04
Rua Aliança Operária, 50-A (AJUDA) 1300 LISBOA
☎ 64 88 82

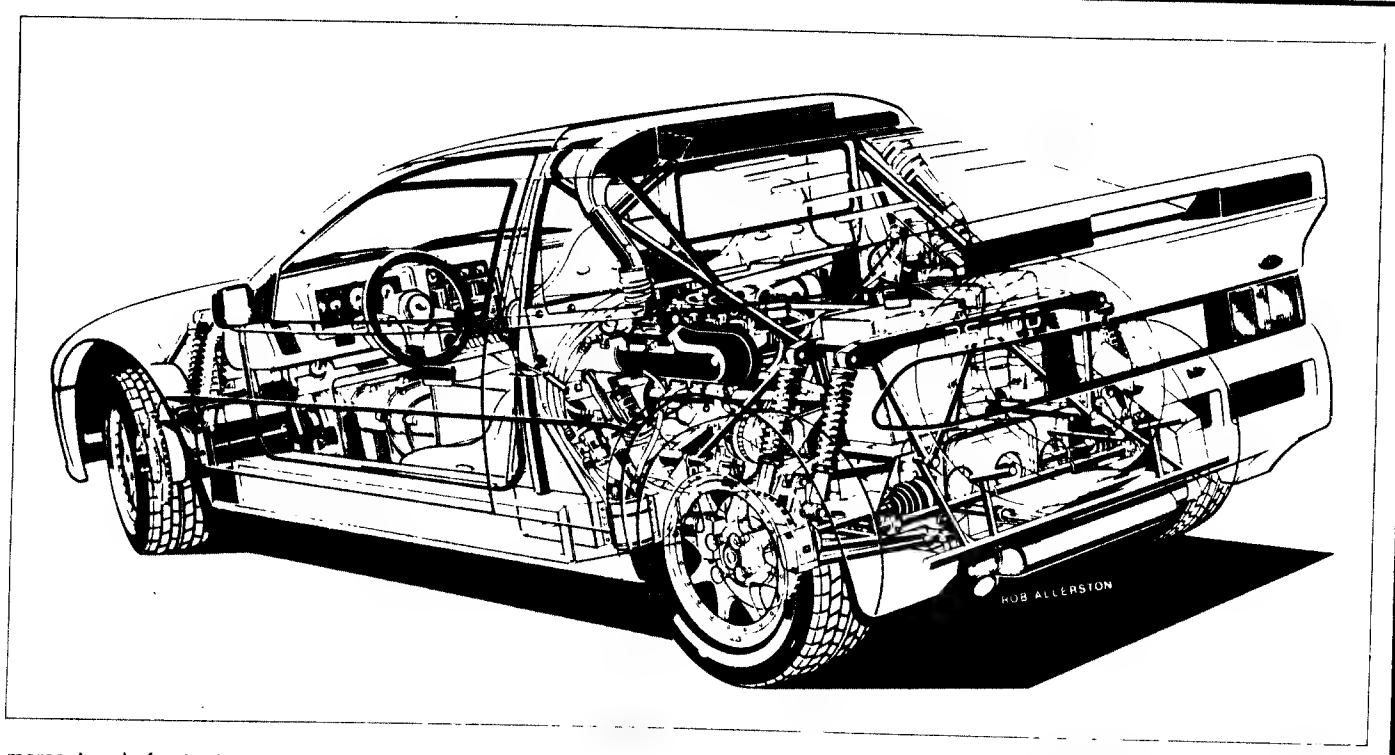
AGENTE DAS TINTAS:
VALENTINE
ROBBIALAC
DYRUP
SOTINCO
SODULAX

Todo o material para automóveis e construção civil
Pistolas e pincéis de todos os tipos
Produtos – Airo e Lixa Japonesa e Nacional

FERRAMENTAS
HITACHI

AFINAÇÕES DE CORES PARA AUTOMÓVEIS

arma da Ford
o Mundial
Rallyes



missão pela parte de baixo.

Complementando a estrutura básica, o tejadilho e os caixilhos das janelas são fabricados de um composto de fibras de carbono e resinas sintéticas, e estão integrados numa armação tubular. Este conjunto forma uma estrutura pré-esforçada que está aparafusada, por um lado, aos montantes de secção quadrangular incorporadas na antepara dianteira, onde estão montadas as dobradiças das portas, e, por outro lado, à parte de trás do habitáculo. Daqui resulta um conjunto chassis/carroçaria de invulgar resistência, segurança e integridade estrutural, mas bastante leve.

Todos os elementos deste conjunto integrado, que abre novos caminhos no domínio da construção automóvel, foram concebidos para garantir uma performance óptima. Aqui se conjugam a utilização de normas e técnicas avançadas cedidas pela indústria do fabrico de materiais (tecnologia actual dos programas espaciais e da construção de carros da Fórmula 1) e a satisfação dos requisitos práticos impostos pelo duro ambiente dos «rallys».

Suspensão de triângulos duplos, ajustável

Tanto à frente como atrás a suspensão é do tipo de triângulos duplos com molas helicoidais e amortecedores telescópicos, e com montantes de alumínio fundido e conjuntos de travões de discos ventilados.

À frente, o triângulo inferior de base larga é formada por um braço tubular transversal e um tirante com ajuste do ângulo de «Caster». Dois conjuntos de mola helicoidal/amortecedor concêntricos com ajuste vertical por anel roscado estão montados por cima do braço tubular superior, que está fixado por uma chapa triangular ao casquilho do respectivo «pivot» dianteiro. Uma barra estabilizadora (a que foi montada no protótipo é do tipo ajustável terminando em lâmina usado na Fórmula 1) está ligada aos braços inferiores por pequenas estruturas verticais. O sistema de direcção do tipo Sierra modificado está montado numa antepara por trás das rodas e é accionado através de duas rótulas idênticas às da coluna do Sierra.

A suspensão traseira é constituída por dois triângulos de base larga, superiores e inferiores, associados a um braço que controla o assentamento, o que permite variar as características cinemáticas da direcção de acordo com as preferências do condutor. Também aqui existem dois conjuntos de mola e amortecedor montados por cima do triângulo superior, que tem a forma de A.

O emprego de unidades mola/amortecedor duplas no Ford RS 200 permite conjugar várias alternativas, aumentando a gama de possibilidades de ajuste da suspensão e diminuindo a complexidade das peças. Dois pontos de ancoramento alternativos proporcionam ajustes diferentes da altura em relação ao solo, para estradas com bom e mau piso.

Uma característica especial da suspensão é o longo curso das rodas disponível com esta concepção de chassis e de carroçaria, para permitir um controlo adequado das rodas em situação de «rally». As versões de turismo do Ford RS 200 apresentam casquilhos de borracha convencionais, estudados no âmbito de um programa especial de controlo dos ruídos.

Concepção Ghia inspirada no Sierra

O Gabinete de Projecto da Ghia, de Turim, é responsável pelo desenho da carroçaria, que apresenta uma série de elementos e pormenores de concepção do Ford Sierra. O pára-brisas, por exemplo, é o pára-brisas «standard» do Ford Sierra, que foi aqui utilizado para permitir uma substituição fácil e económica. As portas também são as do Sierra, com algumas modificações, cortadas abaixo da cintura e reconstruídas em vidro e plástico reforçado a fibra de resina sintética.

Com o RS a Ghia criou um novo «coupé» de cunha, altamente funcional e compacto, com características de carro de «rally» e o aspecto geral típico dos modelos Ford. Tem uma forma ligeiramente arredondada, que não deve passar de moda com facilidade, e apresenta guarda-lamas salientes para alojar os pneus largos de grande aderência. O escoamento de ar envolvente situado por baixo do pára-choques dinteiro está na linha dos painéis circundantes, formando com eles um conjunto harmonioso. Os faróis circulares fixos de 7 pol. de diâmetro, de grande potência, e uma ampla conduta de saída por trás do radiador, com descarga por cima através do capot, constituem as características mais marcantes da frente do carro, que também apresenta duas profundas reentrâncias circulares no pára-choques para a instalação de faróis de nevoeiro.

Na parte de trás, um deflector integrado, com um corte central no estilo do Escort XR 3i (para melhorar a visibilidade à retaguarda) envolve a tampa do motor; sob a aresta superior deste deflector encontram-se as duas grelhas de ventilação do compartimento do motor. Numa moldura aerodinâmica especialmente concebida para este carro, montada a toda a largura do tejadilho, por trás do habitáculo, encontra-se o permutador de calor do turbo.

Os ensaios aerodinâmicos foram efectuados no túnel recentemente adquirido pela Ford em Colónia, na Alemanha Ocidental, e em MIRA, Inglaterra. A carroçaria foi modificada em algumas zonas para aumentar a pressão aerodinâmica com um mínimo de perda de arrastamento.

Estas modificações foram incorporadas no desenho da Ghia pelo Centro de Projectos da Ford em Dunton, Inglaterra. A versão cliente terá um Cx de cerca de 0,40 com uma pressão de 4,5 kg à frente e 6 kg atrás, a uma velocidade de 120 km/h.

Para o projecto de grande parte dos pormenores da carroçaria, que implicou a concepção de troços articulados à frente e atrás, a fim de garantir óptimas condições de acesso às partes dianteira e traseira do veículo, foram recrutados os serviços das Pilbean Racing Enterprises. Os carros de um lugar da Pilbean ganharam o Campeonato da Montanha em Inglaterra nos três últimos anos, e contam actualmente com nove dos dez principais candidatos ao título. O conhecimento especializado que esta empresa possui dos materiais e métodos de construção utilizados contribuiu de forma apreciável para o êxito global do projecto.

O interior do carro foi concebido de acordo com o princípio geralmente adoptado pela Ford de agrupar todos os instrumentos e equipamentos em painéis, consoante as suas funções. Os instrumentos e comandos essenciais encontram-se em frente do condutor, e são acompanhados por manómetros auxiliares e interruptores suplementares instalados no centro do carro; do lado do passageiro existe um porta-luvas ou instrumentos auxiliares de pilotagem. Estão a ser estudadas versões para condução pela direita e pela esquerda, de modo a que o carro possa ser vendido em todos os mercados da Ford a nível mundial.

Está prevista a instalação de rodas sobressalentes de tamanho normal em ambas as extremidades do veículo, a fim de proporcionar uma distribuição uniforme do peso em competições desportivas. Na versão de turismo a roda sobressalente dianteira é substituída por um porta-bagagens amovível. Os dois depósitos de combustível, em alumínio, estão instalados na antepara por trás dos assentos e têm uma capacidade de 73 l e 41 l respectivamente.

Instalação do motor

COMPARADO com o motor Ford BDT 1700 anteriormente instalado nos carros de rali da Ford da África do Sul e utilizado na época passada em corridas de automóveis do Grupo 2, o motor do Ford RS 200 é ligeiramente maior, com uma cilindrada de 1800 em vez de 1784 cm3. Está equipado com um turbocompressor Garrett Ai Research T.04, que funciona a pressões até 0,8 atm com uma taxa de compressão de 8,2:1 na versão de turismo, e a pressões até 1,2 atm com uma taxa de compressão de 7,8:1, na versão de rali. Uma válvula separada de controlo da pressão descarrega os gases do «by-pass» no sistema de escape de aço inoxidável.

Depois de comprimida, a mistura atravessa um grande permutador de calor ar/ar, de núcleo de alumínio, montado no tejadilho, antes de entrar no colector de admissão, onde recebe o combustível injectado por comando electrónico. O microprocessador Ford EEC IV, que é o mais avançado sistema de comando de motores do mundo, capaz de receber até um milhão de ordens por segundo, comanda a injecção e a ignição, calibradas para um conjunto de aplicações que cobre todas as combinações de velocidade e carga possíveis.

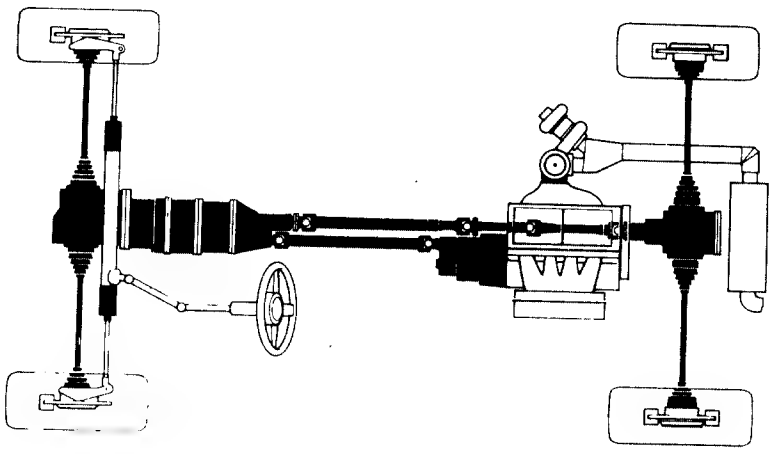
A base do motor é a unidade de quatro cilindros e 16 válvulas totalmente fabricada em alumínio concebida a partir do motor Ford Cosworth BDA inicial, e preparada por Brian Hart para ser instalada em carros de rali durante as últimas épocas do Campeonato Mundial, em que os Escort de tracção à retaguarda obtiveram o êxito que se conhece.

Este motor apresenta as superfícies interiores dos cilindros em alumínio tratado a Nicasil, lubrificação por carter seco, e uma cabeça Cosworth de 16 válvulas com duas árvores de cames. O sistema de arrefecimento interno foi completamente revisto, tendo-se aumentado a capacidade das bombas e alargado o diâmetro das tubagens. O turbo é alimentado por um novo colector de escape em aço inoxidável, e encontra-se afastado do bloco do motor, junto de uma conduta que elimina o calor de radiação transmitindo-o ao deflector traseiro.

Ensaios do protótipo e provas de estrada

ATÉ à data foram construídos quatro protótipos do RS 200, e o motor foi cuidadosamente ensaiado. Para que se possa agora dar início a um programa completo de desenvolvimento da versão de turismo na Europa vão ser divulgados pormenores técnicos e fotografias, e o protótipo vai ser posto em exposição no Salão Automóvel de Turim, de 14 a 25 de Novembro.

Os novos carros já foram experimentados por condutores de rali de nível internacional e pelo ex-campeão mundial de Fórmula 1, Jackie Stewart, que passou cinco dias em MIRA a afinar a suspensão do Ford RS 200 para a condução em estrada. Entre os projectos para o futuro, se o programa for avante, contam-se o ensaio em climas quentes e frios, a prova de resistência em terrenos difíceis e na travessia da Europa, e um programa completo de desenvolvimento de carros para rali pela Ford Motorsport, seguido do regresso à competição a nível internacional no decurso de 1985.



Segurança e parque automóvel

VAMOS retomar o tema da segurança automóvel, tão vasto e entre nós tão esquecido ou mesmo ignorado que nunca é demais debruçarmo-nos sobre ele.

Uma vez mais será com bastante mágoa que vos iremos falar de realidades e experiências positivas que pouco ou nada têm a ver com a realidade do nosso país, mas que, consideramos, não podem ser desdenhadas por quem em Portugal meter ombros à tarefa de tentar resolver os muitos e graves problemas que se levantam à indústria automóvel, aos reparadores e aos proprietários dos automóveis.

Façamos um breve ponto da situação em relação a algumas das condicionantes da segurança automóvel tal como as podemos conceber no nosso país:

• A rede de estradas

É crucial uma rede de estradas segura e eficiente, com pisos e traçados que proporcionem uma condução em máxima segurança. Preferimos abstermo-nos de comentar a rede de estradas que possuímos para não induzirmos alguns dos leitores a acorrerem à administraçao pública pedindo indemnizações por danos materiais nos seus veículos, danos físicos e até morais.

• A preparação dos futuros condutores.

Dada a complexidade do tema e na dúvida se ela realmente existe, passamos ao ponto seguinte.

• A seguraça do Parque Automóvel

Devido aos muitos condicionalismos todos sabemos, pelo menos por constatação visual, que a idade do nosso parque atinge níveis assustadores. É comum vermos nas nossas ruas e estradas autênticas «relíquias» da indústria automóvel, algumas delas só não podendo ir «enriquecer» o património do Museu Automóvel do Caramulo porque já há algum tempo deveriam ter sido fundidos nos altos fornos da Siderurgia Nacional e vendidos em lingotes.

Passe a ironia, mas é uma realidade que, sobrecarregado como tem sido o utente do automóvel devido ao aumento de preço dos carros novos e equivalente aumento por arrastamento dos usados, com o aumento em flecha da gasolina (e já lá vem outro), com o aumento constante do preço das peças de reposição e da mão-de-obra de reparação, onerando extraordinariamente o custo de qualquer intervenção, mais não resta ao pobre automobilista português que «conservar» o seu veículo pelo maior número de anos possível.

Claro que esta «conservação» levanta muitos e graves problemas visto que, não só não é efectuada nas melhores condições técnicas, pois inclusivamente por falta de legislação não há parâmetros de manutenção que nos garantam ao fim de muitos anos a eficiência de alguns dos órgãos, parâmetros esses que só poderiam ser rigorosamente definidos em inspecções periódicas aos veículos, como inclusivamente porque começam a rarear as peças para os carros com alguns anos, pelo que o recurso a peças de sucata sem qualquer garantia de fiabilidade passa a ser prática corrente.

Falámos em inspecções periódicas. E por quê? Por ser essa a grande saída para a crise do sector automóvel em Portugal? Claro que não, pois até o contexto em que a elas nos referimos vem demonstrar que não é para os vendedores de automóveis ou para os reparadores que esta legislação será mais benéfica, visto que o impedimento de circulação para alguns veículos do nosso parque, que na maior parte dos casos só por simples e leiga observação patenteiam as suas péssimas condições, não representaria por si só um crescimento equivalente do parque de novos ou do número de reparações efectuadas em oficinas credenciadas, pois todas as outras condicionantes se manteriam e o que na realidade se passaria seria o simples «abater do efectivo» de muitos dos automóveis nessas circunstâncias.

Quando muito poderia acontecer da parte do utente uma tentativa de melhorar o tipo e assistência ao seu veículo, na expectativa de se salvaguardar nas intervenções imprescindíveis pensando em que não quereria ver o seu carro impedido de circular. Isto representaria talvez um pequeno benefício para o reparador credenciado.

Cremos no entanto que há que sacrificar a quantidade do parque à sua qualidade e, no aspecto de segurança, aí sim, poderia ganhar o país inteiro. Digamos que seria melhorar uma das componentes por muito que isto viesse a custar a alguns.

Mas que dizer também do nosso mercado de carros usados? Qual a garantia que é oferecida ao comprador desavisado que procura num «stand» (quando não à beira de um passeio) um veículo usado?

Todos conhecemos casos de como funcionam as garantias dos usados. O que todos ou quase todos desconhecem é a proveniência desses mesmos veículos usados e o tipo de «revisão» a que terão sido submetidos para poderem ser revendidos.

Poderá alguém indicar como e onde foram reparados alguns salvados provenientes de percas totais em sinistros das companhias de seguros e que, após a tal reparação são debitados para o parque de usados?

Uma vez mais voltamos a falar das seguradoras pois nas várias experiências europeias conhecidas conducentes a melhorias de condições de segurança e à redução de níveis de sinistralidade, sempre estas entidades foram das primeiras interessadas a activar medidas

Por exemplo, em França uma das maiores seguradoras (AGF) instalou um Centro de Prevenção e Segurança onde faz inspeccionar gratuitamente os veículos seus segurados, funcionando

Sucata metálica após desmantelamento num centro sueco

sem nenhum carácter oficial, mas proporcionando uma série de serviços que vão desde as tais inspecções de rotina gratuitas, controlo de qualidade pós-reparação, inspecções a veículos ex-segurados quando vendidos a outrem mesmo que não mantenham o seguro na companhia, inspecções a veículos a ser comprados por segurados, até a inspecções de estado e conservação muito completas, englobando estas alguns testes que já terão que ser pagos pelo segurado.

Considera esta seguradora que o investimento feito com este centro está a ser rendibilizado pelos seus resultados a nível de sinistralidade, bem como tem hoje uma noção muito mais correcta do tipo de parque que segura, até porque passou a inspeccionar devidamente os veículos para seguros novos.

Em Espanha outra seguradora (Mapfre) pôs em actividade um serviço semelhante estando já a inspeccionar todo o parque seguro.

Não é também por acaso que existe em França uma entidade chamada Garagens Mutualistas Francesas, pertencente às Mútuas Seguradoras de França, que inaugurou ainda há poucos meses uma unidade-piloto em Marne-la-Vallée cuja finalidade se resume em quatro pontos:

— controlo de preços e tempos
— qualidade de reparação
— segurança
— domínio dos custos.

Este centro, além de equipado com as mais modernas técnicas de reparação é, ao exemplo do que se faz em centros semelhantes noutros países, uma oficina de alta tecnologia em recuperação de salvados e de recondicionamento de peças usadas, além de efectuar nas condições ideais reparação de sinistros para as suas associadas.

Em conjunto com outros centros já anteriormente instalados em França, é para as seguradoras um eficiente e seguro banco de dados estatísticos, permitindo a estas a definição de estratégias globais a nível da sua actividade e um modo de, através desses mesmos dados, tornar a indústria seguradora fortemente interventiva na contenção e discussão de custos, quer de peças quer de mão-de-obra a nível de todo o país.

Tal como na Suécia, o aproveitamento qualificado de peças usadas, só por si, representa uma poupança bastante tangível na reparação dos sinistros automóveis, baixando assim o valor de custo de sinistro médio.

Só em Portugal nos parece que esta filosofia não vinga, talvez porque por cá a crise é menor...

É curioso ver que em quase toda a Europa as próprias seguradoras, através de instalações como as que temos vindo a mencionar se encarregam de armazenar, inteiros para futura reparação, ou desmantelados para recuperação de peças reutilizáveis, os seus salvados, vendendo o restante não como sucata automóvel mas como sucata metálica. No nosso país o inverso se passa, sendo as seguradoras indirectamente um dos maiores canais de abastecimento do mercado de usados, fornecendo não veículos reparados mas sim danificados.

Segundo estatísticas francesas em cada ano 200 000 a 300 000 salvados, indevidamente reparados e potencialmente perigosos circulam nas estradas sem qualquer controlo de segurança e podendo provocar graves acidentes.

Sendo nós um país sem estatísticas (ou pelo menos desfasadas no tempo) não temos acesso a números mas somos levados a acreditar pela nossa própria experência que, salvo as devidas proporções entre os dois países, a realidade portuguesa deverá ser ainda mais desastrosa.

E se não podemos quantificar e qualificar os acidentes imputáveis à má conservação dos automóveis é fácil conceber que, devido à grande quantidade de veículos nesse estado, será maior o valor do sinistro médio e que o maior volume de indemnizações pagas se irá reflectir nos prémios a pagar pelos segurados.

Não somos no entanto técnicos de seguros, nem pretendemos meter a «foice em seara alheia».

Idade do Parque

Percentagens

Anos	Automóveis de Passageiros			Veículos Comerciais			Motociclos		
	1981	1982	1983	1981	1982	1983	1981	1982	1983
Até 2	13,9	15,8	16,2	33,6	31,9	23,3	7,1	7,6	8,5
De 2 a 5	18,3	15,7	17,3	31,4	32,6	38,8	10,4	9,6	10,1
De 5 a 10	42,8	40,8	36,3	34,2	34,7	34,8	40,9	38,9	34,8
Mais de 10	25,0	27,9	30,2	0,8	0,8	3,1	41,6	43,9	46,6

Idade do parque automóvel português em 31.12.83

COM O PATROCINIO Cetra

Limitamo-nos a constatar factos daquilo que sabemos passar-se em vários países da Europa aparenteente mais interessados do que nós em tomar medidas efectivas sobre segurança automóvel. E é essa segurança que, acima de tudo nos preocupa.

Não podemos culpar o utente por não ser amigo da oficina, muito menos por não comprar um carro em boas condições. Carro novo? Nem pensar, pois sabemos que mesmo a prestações cada uma delas absorve o ordenado de um funcionário médio. Carro usado? quem poderá garantir a qualidade do veículo? A que entidade se poderá dirigir o eventual comprador para comprovar o seu estado? Ser-lhe-á permitido pelo vendedor proceder à verificação técnica do veículo por um profissional qualificado? Qual o tipo de garantia usufruída?

Ao fazermos estas considerações e interrogações, não queremos nem podemos pôr em causa a honestidade de algumas marcas e negociantes que, para bem da comunidade, exercem o seu negócio dentro de normas que permitem, sem prejuízo do seu lucro razoável garantias para o comprador. Felizmente, alguns existem e não são esses que nos preocupam, antes pelo contrário, só deploramos não constituam uma maioria para bem de quem, neste país, tem que fazer do automóvel um instrumento de trabalho ou uma maneira de chegar até ele.

Um último conselho deixamos aqui expresso ao automobilista, é o de cuidar do automóvel que tem. Para isso tem de entregar a sua manutenção a técnicos competentes e além disso servidos por ferramental e equipamentos adequados. Cada dia que passa a técnica dos modernos automóveis menos se compadece com improvisações que podem custar-vos muito dinheiro ou mesmo a vida. E é de improvisações que vive o «biscateiro».

Talvez nos tenhamos dispersado demasiado, talvez tenhamos ironizado algumas situações, mas quisemos apenas tocar ao mesmo tempo algumas das teclas deste piano desafinado que é a segurança automóvel em Portugal.

Longe de nós querermos funcionar como diapasão. Limitamo-nos a relatar-vos algo do que conhecemos e a apontar, para melhor consciência dos nossos leitores, os pontos fracos da nossa realidade.

Não somos nem legisladores nem os conhecedores da única solução. Somos, fruto da nossa experiência, espectadores mais atentos do que a generalidade dos leitores e por isso vos fazemos estas chamadas de atenção.

Não esgotámos o tema e, se tiverem a paciência de nos ler, voltaremos a ele talvez até ao dia em que possamos vir a estas páginas dar-vos conta daquilo que se faz em Portugal a bem da segurança automóvel. Nesse dia para tecer louvores.

Até lá faremos deste espaço o muro das nossas lamentações.

Jorge M. S. Pinho

CENTRO TÉCNICO DE REPARAÇÃO AUTOMÓVEL S.A.R.L
Cetra
AUTO-RÁDIOS • ANTI-ROUBOS
EXPOSIÇÃO • VENDA • MONTAGEM
CONCESSIONÁRIOS PHILIPS
PARA INSTALAÇÃO DE AUTO-RÁDIOS
Encerramos de 16/8 a 14/9/84
Rua Cidade de Bolama, 1-B · Rua Cidade de Bissau · Olivais Sul
Telefs. 33 10 22* - 31 72 73 - 33 37 07 1800 LISBOA
PHILIPS

Galp aposta sério no desporto automóvel

A Galp vai continuar a apoiar o automobilismo desportivo e, na medida das suas possibilidades, esse apoio intensificar-se-á porque a empresa reconhece as vantagens da competição, não só na criação de uma imagem de prestígio, como no desenvolvimento técnico que proporciona, quando ao desporto se associa a pesquisa tecnológica.

Quem o afirma é o director-geral comercial da Petrogal, eng. José Asser, que esteve presente no último Rallye do Algarve, onde pôde assistir a mais uma vitória dos lubrificantes daquela marca portuguesa, através da equipa Joaquim Santos-Miguel Oliveira.

«Estamos amplamente satisfeitos e pensamos que é uma boa compensação para o envolvimento da Petrogal, e que temos recolhido prestígio», afirmou-nos quando lhe perguntámos o que pensava como responsável comercial da Petrogal sobre a presença da Galp nas competições.

Embora desconhecidas por vezes do grande público, as vantagens da competição automóvel para o aperfeiçoamento dos produtos são inegáveis. E o eng. José Asser dá-nos um exemplo concreto:

«A Renault, por exemplo, começou com óleos de série. Agora está a utilizar um novo lubrificante que será lançado no mercado proximamente».

Pouca gente teria conhecimento que, quando Joaquim Moutinho competia e sujeitava o seu carro a esforços enormes, estava também a testar um óleo que em breve será utilizado pelo automobilista comum para o seu carro do dia-a-dia, com as vantagens de qualidade que daí advêm.

A vantagem está em que, por muito válidos que sejam os testes de laboratório, não há melhor teste do que a utilização de um lubrificante em condições extremas, como acontece nos «rallyes» e nas corridas. Assim, ao contrário do que acontece com lubrificantes que não passaram a experiência da competição, não são os consumidores a testar o produto. Este já está suficientemente experimentado quando é lançado no mercado.

Uma das razões do sucesso dos lubrificantes de a GALP deriva do facto da Petrogal, seguindo uma tradição que já vinha dos tempos da SACOR, nunca ter hesitado em lançar os seus produtos no desporto automóvel.

Esta temporada, porém, a Galp tem razão para se encontrar duplamente satisfeita. Se, por um lado, no plano nacional, os seus produtos alcançaram importantes vitórias, estreou-se na Fórmula 1, ao ser escolhida como fornecedora oficial não exclusiva da organização do Grande Prémio de Portugal, juntando assim o seu nome ao restrito número de companhias petrolíferas ligadas à Fórmula 1.

«Fizemos produtos para serem utilizados – revela-nos o eng. José Asser. – Houve equipas que os utilizaram e houve outras que os trouxeram da origem».

«Quanto ao futuro, vamos continuar a apoiar o automobilismo, mas por agora só a nível nacional».

Por agora?...

Este «por agora» parecia conter implícita uma ideia ou um projecto mais ambicioso, mas o director-geral comercial da Petrogal aproveitou para explicar que, se a Galp nunca pensou numa participação internacional, essa ideia também não poderá estar posta de parte.

«Se as outras empresas podem vir para Portugal, por que razão não poderemos nós ir para os países do Mercado Comum e para outros?»

Competição tem sido proveitosa

Um outro elemento da Petrogal, o dr. Paulo Faria, formulador de óleos da Petrogal, esteve também presente no Algarve, o que demonstra o interesse técnico que a companhia petrolífera portuguesa vem manifestando pelos ensinamentos colhidos no campo desportivo e que este responsável técnico não esconde.

«A competição, nas suas diversas formas – salienta-nos –, apresenta em relação aos lubrificantes, como em relação a outras peças, a possibilidade de as testar em condições-limite. Temos a possibilidade de os testar de uma forma que nas condições normais não seria inteiramente completa.»

E se é verdade que o lubrificante, em serviço normal, não é chamado a desempenhar um trabalho idêntico ao que aparece na competição, é incontestável que esta permite colher dados em que os factores adversos são intensificados num tempo muito menor.

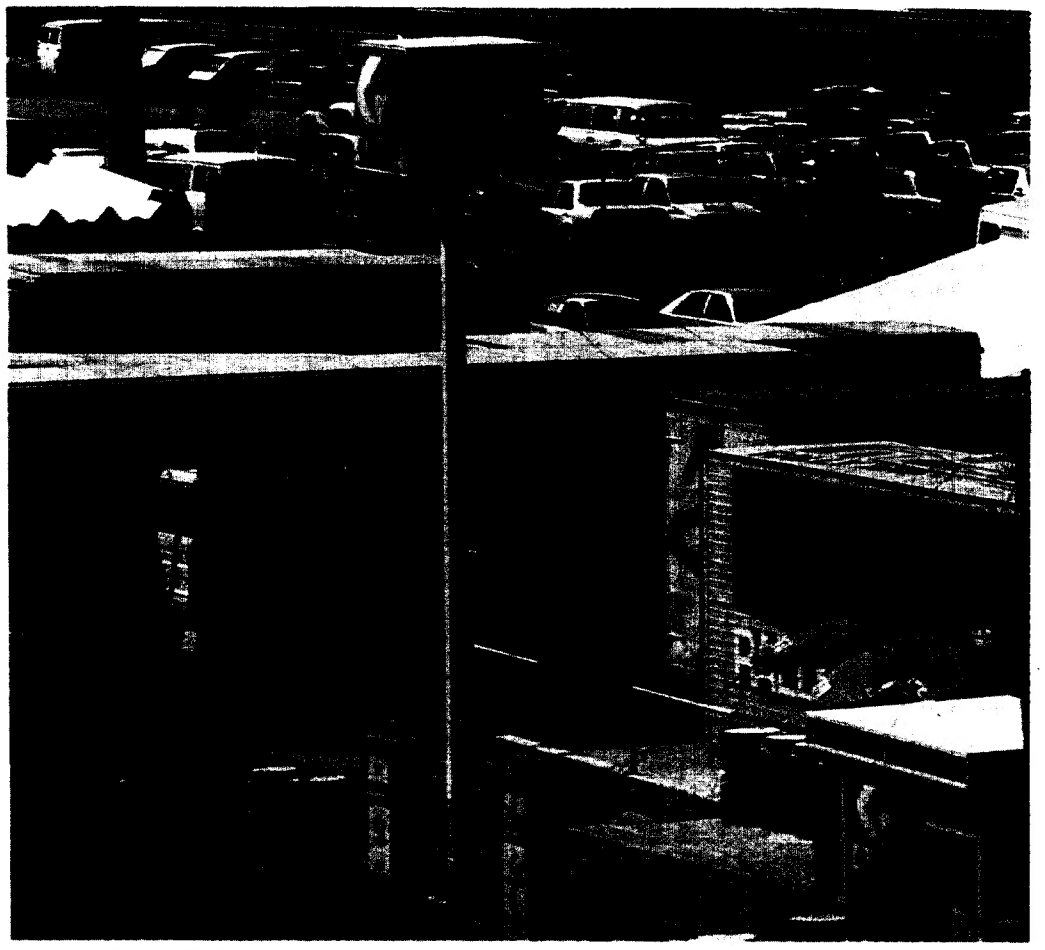
Em resumo, pode dizer-se que em competição a «peça lubrificante» é testada de uma forma semelhante às outras peças do equipamento automóvel.

Isso significa que a GALP tem recolhido experiências tecnologicamente válidas com o seu envolvimento na competição?

«A Petrogal não tem um envolvimento na competição tão extenso como outras companhias multinacionais. Tem no entanto uma experiência muito longa no serviço de turismo e tem a preocupação de apresentar sempre produtos no topo da qualidade.

Colhemos ensinamentos na competição, especialmente nos rallyes, já através da companhia de que a Petrogal se formou, e de há dois anos a esta parte vimos colhendo dados técnicos importantes pelo envolvimento que temos tido na competição, em Portugal. Isto significa que no que interessa mais directamente à aplicação de lubrificantes no nosso País temos colhido dados técnicos em elevada quantidade e julgamo-nos em condições de liderança».

Qualquer empresa tem sempre de base uma função comercial mas, em certos casos, como são os das companhias de aviação e as companhias petrolíferas, elas têm que assumir responsabilidades directamente relacionadas com o prestígio do País. No que toca à Petrogal essa função é cumprida e parece-nos prestigiante o facto desta empresa, através de tecnologia própria, poder dispor hoje de combustíveis e lubrificantes capazes de responderem às mais duras exigências do mundo da competição.



Nissan volta aos Rallyes

A Nissan, com um palmarés valioso no mundo dos rallyes, especialmente naqueles onde é exigido maior esfoço aos carros, volta à competição em Portugal, através do seu importador-/distribuidor, o Entreposto Comercial-Veículos e Máquinas, SARL.

Aliás o regresso já se fez no Rallye do Algarve onde Santinho Mendes e Rui Cunha alinharam num Nissan 240 RS. Esta participação não correu de modo a permitir à equipa disputar os primeiros lugares nem isso era prioritário.

Mais importante era testar o novo carro que havia participado pouco antes no Rallye Safari do Quénia. Foi com essa preparação, nada adequada a um tipo de prova como o Rallye do Algarve, que Santinho Mendes participou. Os ensinamentos colhidos foram vários e um deles foi a demonstração de que se trata de uma viatura de extraordinária robustez.

No final do mês passado, o Entreposto anunciava oficialmente a sua presença no próximo campeonato e anunciava também que uma vez mais a preparação, manutenção e condução do carro da Nissan havia sido confiada ao piloto abrantino.

Santinho Mendes está intimamente ligado à marca, não só por ser concessionário da Nissan na zona de Abrantes como pela sua participação em rallyes com carros daquela marca.

Campeão Nacional de Rallyes nas épocas de 1980 e 1981, Santinho Mendes manteve de então para cá uma reduzida actividade.

Refira-se que, apesar do palmarés que este piloto conquistou para a marca, os japoneses nunca a apoiaram a fundo e os resultados conseguidos tiveram muito a marca da dinâmica que o Entreposto costuma pôr nas suas actividades.

A situação agora parece ser um pouco diferente. Note-se que, apesar de participar em competições com os seus carros, com maior ou menor assiduidade, praticamente desde a sua fundação, julgamos ser a primeira vez que aquela firma anuncia de uma forma tão oficial a sua presença nos rallyes nacionais.

O contributo da Nissan e de Santinho Mendes podem representar um factor de revitalização do Campeonato Nacional de Rallyes, numa altura em que as perspectivas são pouco animadoras e o nosso parque desportivo se encontra envelhecido e desactualizado.

Só é pena, já que as provas estrangeiras podem contar para os campeonatos nacionais, que algumas marcas não possam promover a participação de pilotos nacionais, nos grandes rallyes mundiais, pois existe em Portugal um lote de pilotos que poderiam alcançar posições de relevo no confronto internacional.

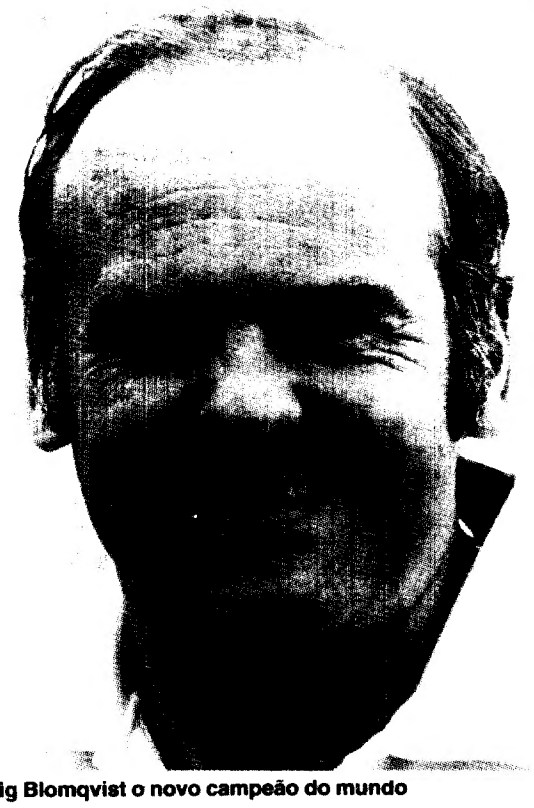
Santinho Mendes, apesar de não ser um jovem, é um deles e já o demonstrou exuberantemente.

O Nissan 240 RS está homologado em Grupo B e dispõe de um motor de 2340 cc, com uma potência de 240 HP a 8000 rpm. Teoricamente é um carro antecipadamente batido, frente às mais recentes viaturas de competição, mas a robustez é a sua grande arma e, aquilo que não pode atingir em performances, poderá compensar em resistência, especialmente nos grandes rallyes.

De qualquer modo não é de crer que a Nissan, um dos principais construtores mundiais, se mantenha indiferentes ao crescendo que, no plano desportivo, os seus concorrentes vêm demonstrando.

Santinho Mendes, há quem assim pense, poderá ser cobaia para projectos mais ambiciosos, quando a Nissan decidir voltar ao primeiro plano dos rallyes.

A marca tem grandes tradições desportivas e não será exagero afirmar que, sem a sua presença nas competições, jamais se teria implantado na Europa com a força que tem actualmente.



Sfig Blomqvist o novo campeão do mundo

1984 o ano Audi

O ano de 1984 foi para a Audi um ano vitorioso. A conquista do mundial de Rallyes veio coroar o esforço e a determinação da marca alemã. Veio premiar também o grande investimento que a Audi tem feito no desporto automóvel.

Mas as coisas não foram tão fáceis ao longo destes dois últimos anos como pareciam a princípio.

Quando a Audi apareceu com o seu famoso tracção às quatro rodas vincou uma superioridade de tal ordem nos maus terrenos que, na opinião de muitos especialistas, não haveria adversários para os carros alemães.

O decorrer dos dois últimos campeonatos veio provar que a evolução técnica se processa hoje a um ritmo inesperado. A Lancia foi-se tornando um grande adversário e os seus carros acabaram por impôr-se também nos pisos de terra, até então feudo dos Audi.

Este ano as coisas não correram favoravelmente à Lancia que em certa medida claudicou mesmo antes de o campeonato poder considerar-se definitivamente arrumado.

É de salientar, todavia, que a Audi conquistou o título mesmo na hora certa. Ao findar o campeonato apareciam os Peugeot em cena com uma entrada fulgurante que começou no Rallye da Acrópole e terminaria em S. Remo, onde desbarataram as poderosas armadas italiana e alemã.

De facto, se os carros franceses tivessem surgido no início da época, outro teria sido certamente o cenário do mundial, outro teria sido o seu interesse.

Esse novo cenário vamos tê-lo já a partir da próxima época e atingirá ainda maior relevância em 1986, com a presença do número elevado de marcas que se anuncia.

De qualquer modo o que conta são os números. A Audi é campeã do mundo. Stig Blomqvist o sueco voador, piloto talentoso é também campeão do mundo aos 38 anos de idade. Claro que isso só foi possível quando dispôs de um carro como o Audi Quattro. Com ele conquistou, além do título mundial, o campeonato britânico de Rallyes, o campeonato sueco de rampas e o campeonato escandinavo de Rallye-Cross.

Santinho Mendes volta a dispor de um carro da Nissan para o Campeonato do próximo ano. Este 240 RS veio do Rallye Safari do Quénia e vai agora ser objecto de preparação adequada

DISTRIBUIDORES GERAIS
EM TODO O PAÍS DOS

SEGMENTOS SIM

CONJUNTOS CAMISAS E PISTONS
PARA MOTORES DIESEL

MAHLE

PEUGEOT 204-404-504 — PERKINS 4108
MERCEDES 220-240 — OPEL 2100
V.W. PASSAP e GOLF — MORRIS SHERPA

DO JAPÃO RECEBEMOS: Conjuntos Piston — Camisas arte
Jogos de juntas — Juntas de descabonização — Amortecedores e cargas Kayaba
para DATSUN 2200 e TOYOTA

M. DEFAYS, LDA

LISBOA
Rua de S. Paulo, 29, 1.º — Tel. 37 30 68
Rua do Telhal, 31 a 35 — Tels. 37 30 68/36 48 80

PORTO
R. Sá da Bandeira, 502-1.º
Tel. 221 78

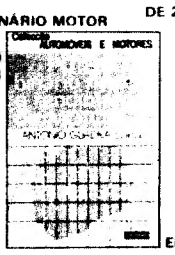
LIVROS TÉCNICOS

NOS DIAS DE HOJE
ESTAR ACTUALIZADO É IMPORTANTE

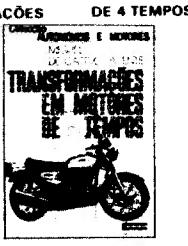
EDIÇÕES CETOP DÁ-LHE A
ACTUALIZAÇÃO DE QUE NECESSITA
ATRAVÉS DOS LIVROS QUE EDITA

SOBREALIMENTAÇÃO DE MOTORES

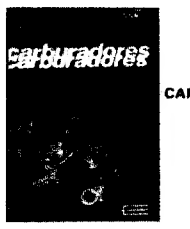
POTÊNCIA, BINÁRIO MOTOR E RENDIMENTO DE MOTORES



TRANSFORMAÇÕES EM MOTORES DE 2 TEMPOS



TRANSFORMAÇÕES EM MOTORES DE 4 TEMPOS



CARBURADORES

AFINAÇÃO DE MOTORES

À venda em todas as livrarias
... ou encomende directamente a:
EDIÇÕES CETOP — Apartado 33 — 2726 MEM MARTINS CODEX

Enviem-me contra reembolso os livros que assinalo com ☒

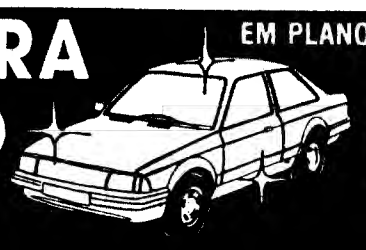
☐ POTÊNCIA, BINÁRIO MOTOR E R DE MOTORES — 320$
☐ TRANSFORMAÇÕES EM MOTORES DE 2 TEMPOS — 360$
☐ TRANSFORMAÇÕES EM MOTORES DE 4 TEMPOS — 570$
☐ CARBURADORES — 620$
☐ SOBREALIMENTAÇÃO DE MOTORES — 825$
☐ AFINAÇÃO DE MOTORES — 1200$ *(NOVO)*

Nome _____
Morada _____
Cód Postal _____ Localidade _____
Ref.ª 19N DL
(Os preços são acrescidos das despesas de expedição e cobrança)

PREÇOS DOS AUTOMÓVEIS $$$

Marca e Modelo	Cil.	Potência	Consumos 90	120	U.	Preço Público
ALFA ROMEO						
Alfasud 1.3 Sprint Vel.	1351	64 (86)/5800	5 6,0	8,1	10,6	1 403 002
Alfasud 1.5 Sprint Vel.	1490	77 (105)/6000	5 6,3	8,2	11,4	1 823 406
Alfasud Ti I 5	1490	70 (95)/5800	5 6,6	8,6	11,8	1 614 359
33 1.3	1351	58 (79)/6000	5 5,8	7,9	9,6	1 394 965
33 1.5	1490	63 (85)/5800	5 5,7	7,5	9,8	1 778 255
Giulietta 1.6	1570	80 (109)/5600	5 7,6	9,6	13,2	1 806 000
Giulieta 2.0	1962	96 (130)/5400	5 7,1	9,6	13,5	1 999 000
GTV 2.0	1962	96 (130)/5400	5 6,8	9,3	12,9	3 003 925
GTV 6 2.5	2492	118 (160)/6000	5 7,7	9,9	14,8	3 878 476
AUDI						
80 GL	1296	44 (60)/5600	4 5,1	6,9	7,1	1 735 696
80 GL	1588	55 (75)/5600	5 6,6	9,1	9,5	2 403 931
80 GL Diesel	1588	40 (54)/4800	5 5,0	7,3	6,6	2 597 867
80 GL Turbo Diesel	1588	52 (70)/4500	5 4,8	6,8	6,5	2 809 420
100 CD	1921	74 (100)/5600	5 5,9	7,6	8,4	4 556 572
100 CD Diesel	1986	52 (70)/4800	5 5,0	7,1	7,1	5 050 059
100 CD Turbo Diesel	1986	64 (87)/4500	5 5,2	7,6	7,4	5 501 391
AUSTIN/MORRIS						
Mini Moke	998	29 (40)/4800	4 5,9	8,6	7,4	518 793
Mini Moke Califórnia	998	29 (40)/4800	4 5,9	8,6	7,4	556 215
Mini 1000 HLE	998	29 (40)/4800	4 5,9	8,6	7,4	590 571
Metro L	998	33 (44)/5250	4 5,5	7,5	7,1	664 445
Metro HLE	998	34 (46)/5500	4 4,8	6,8	6,2	736 666
Maestro 1.3	1275	51 (69)/5800	4 5,6	7,8	7,2	959 603
Maestro 1.3 LE	1275	48 (65)/5500	4 4,7	6,8	6,3	1 055 563
Maestro 1.6 HLS	1598	61 (82)/5500	5 5,9	8,0	7,8	1 553 294
AUTOBIANCHI						
A 112 LX	965	36 (48)/5600	5 5,8	7,6	7,8	833 313
BERTONE						
X 1/9	1499	63 (85)/6000	5 6,0	7,7	10,6	2 394 869
Ritmo Cabrio	1499	61 (82)/5800	5 5,4	7,4	9,2	1 508 595
BMW						
3.16	1600	55 (75)/5800	5 6,0	8,2	10,5	1 950 000
3.16	1600	55 (75)/5800	5 6,0	8,2	10,5	2 100 000
3.16	1766	66 (90)/5800	4 5,9	7,9	9,3	2 562 765
3.18i	1766	77 (105)/5800	4 5,9	7,7	9,3	2 553 990
3.20i	1990	90 (122)/6000	5 6,2	8,1	8,7	3 056 342
3.20i	1990	90 (122)/6000	5 6,2	8,1	8,7	3 175 440
3.23i	2316	90 (150)/6000	5 6,3	8,2	10,8	3 896 790
3.23i	2316	90 (150)/6000	5 6,3	8,2	10,8	3 965 210
518	1767	66 (90)/5500	5 7,0	9,5	11,1	3 106 683
5.20i	1990	92 (125)/5800	5 6,5	8,5	12,2	3 631 245
5.24 td	2443	85 (115)/4800	5 5,2	7,0	9,0	4 994 568
5.28i	2788	136 (184)/5800	5 6,8	8,6	14,7	4 818 346
6.28 CSi	2788	135 (184)/5800	5 6,8	8,8	14,2	8 199 343
6.35 CSi	3453	161 (218)/5200	5 7,2	8,8	15,7	11 771 156
7.28i	2788	160 (184)/5800	5 7,9	10,2	15,1	7 267 936
CITROEN						
2 CV 6 Club	602	22 (29)/5750	4 5,4	—	6,8	531 452
Méhari	602	22 (29)/5750	4 7,5	7,5	6,8	533 974
Visa II Club	652	26 (35)/5250	4 5,2	—	6,5	656 816
Visa 11 RE	1124	37 (50)/5500	4 4,8	6,3	6,3	845 818
Visa GT	1360	57 (80)/5800	5 5,6	7,4	9,6	980 960
GSA Pallas 1300 5 vel.	1299	48 (65)/5500	5 6,3	8,2	8,5	1 198 333
GSA 1300 Special Break	1299	48 (65)/5500	4 6,3	8,2	8,5	1 032 709
GSA 1300 X-3 5 vel.	1299	48 (65)/5500	5 6,3	8,2	8,5	1 229 974
BX 14 RE	1361	53 (72)/5750	5 5,5	7,1	8,5	1 302 116
BX 16 TRS	1580	66 (93)/6000	5 5,5	7,3	9,0	1 618 116
DAIHATSU						
Talif F 50 LV	2530	46 (62)/3600	4 —	—	—	a)
FERRARI						
208 Turbo	1991	162 (220)/7000	5 9,0	11,2	19,4	a)
FIAT						
Uno 45	903	33 (45)/5600	4 5,0	6,6	7,1	662 909
Uno 55S	1116	41 (55)/5600	5 4,8	6,4	7,8	736 506
Ritmo 60	1116	41 (55)/5600	4 5,6	8,2	8,5	845 657
Ritmo 70	1302	50 (68)/5700	5 5,4	7,3	9,0	934 381
Regata 70	1302	50 (68)/5700	5 5,4	7,1	8,9	1 088 196
Regata 85	1498	61 (82)/5600	5 5,4	7,4	9,2	1 427 483
Argenta 120 I.E	1995	90 (122)/5300	5 7,7	10,1	12,8	2 258 963
FORD						
Escort Three Doors Special	1117	41 (50)/5000	4 5,3	7,1	6,6	808 050
Escort 1100 L	1117	41 (50)/5000	4 5,3	7,1	6,6	889 372
Escort 1300 L	1297	51 (69)/6000	4 6,0	7,7	9,3	982 840
Escort 1300 GL	1297	51 (69)/6000	5 6,0	7,7	9,3	1 053 327
Escort 1300 Station	1297	51 (69)/6000	5 6,0	7,7	9,3	1 184 244
Escort XR 3i	1598	77 (105)/6000	5 6,4	8,1	10,6	1 880 409
Escort Cabriolet 1.6	1598	58 (79)/5800	5 5,7	7,7	9,2	2 011 037
Escort Cabriolet 16i	1598	77 (105)/6000	5 6,4	8,1	10,6	2 253 619
Fiesta XR 2	1597	71 (96)/6000	5 5,7	7,5	9,1	1 362 925
Orion GL	1297	51 (69)/6000	5 5,3	7,0	8,5	1 220 320
Orion 1.6 GL	1598	58 (79)/5800	5 5,2	7,0	8,5	1 471 490
Orion 1.6 DGL	1608	40 (54)/4800	5 3,9	5,4	5,5	1 611 590
Sierra 1.6 GL	1593	5 (75)/5300	5 6,3	8,8	10,3	1 696 830
HONDA						
Civic	1342	52 (71)/6000	5 4,9	6,4	7,3	1 250 000
Accord EX	1598	69 (94)/5800	5 6,2	8,3	9,8	1 999 000
INNOCENTI						
3C Se	993	38 (52)/5600	5 5,5	8,5	7,2	836 750
JAGUAR						
XI 6 4.2	4235	150 (205)/5000	5 9,9	11,5	21,3	7 601 539
XJS HE	5343	217 (295)/5500	5 10,0	12,5	18,0	9 666 156
LANCIA						
Delta 1600 GT	1585	105 (77)/5800	5 6,4	8,4	10,2	1 777 453
Prisma	1585	77 (105)/5800	5 6,4	8,4	10,2	2 014 283
LIGIER						
JS 8L	123	5,5 (7,5)/6000	4 —	—	3,3	a)
JS 8 Plage	123	5,5 (7,5)/6000	4 —	—	3,3	482 049
LOTUS						
Esprit	2172	119 (162)/6500	5 7,3	8,5	14,3	8 713 648
Esprit Turbo	2172	156 (213)/6000	5 7,3	8,5	14,3	10 472 863
Ecla Excel.	2172	119 (162)/6500	5 9,4	11,3	14,5	8 191 495
MAZDA						
626 Sedan 1.6	1587	60 (81)/5500	5 6,1	7,9	9,2	1 692 747
626 Diesel 1.6	1587	60 (81)/5500	5 6,1	7,9	9,2	2 636 504
626 Coupé 1.6	1587	60 (81)/5500	5 6,1	7,9	9,2	1 692 747
MERCEDES						
190 D	1997	53 (72)/4600	4 5,0	6,6	7,5	3 995 319
190 E	1997	97 (122)/5100	5 6,4	8,3	10,3	4 600 000
240 D	2399	53 (72)/4400	4 7,2	9,9	9,5	5 065 055
300 D	2998	65 (88)/4400	5 7,8	10,4	9,7	6 500 000
MITSUBISHI						
Colt GL	1198	41 (55)/5000	5 5,4	7,3	8,4	1 152 814
Lancer GL	1198	41 (55)/5000	5 5,4	7,3	8,4	1 210 463
Cordia 1600 GSL	1598	65 (88)/5000	5 —	—	—	1 910 360
MG						
Metro	1275	53 (72)/6000	4 5,5	7,2	9,0	895 629
Metro Turbo	1275	69 (94)/6130	4 5,6	8,0	8,2	1 113 596
Maestro 1600	1598	77 (104)/6000	5 6,0	8,4	9,7	1 879 294
NISSAN						
Micra	988	42 (57)/6000	4 4,8	6,9	6,4	799 500
Sunny 1.3	1270	44 (60)/5600	5 4,9	6,8	8,3	1 131 600
Sunny 1.5	1488	55 (75)/5600	5 5,0	6,9	—	1 439 290
OPEL						
Corsa 1.0 S	993	33 (45)/5400	4 5,2	7,0	7,7	649 260
Corsa 1.2 ST	1196	41 (55)/5600	4 5,1	7,0	7,7	658 220
Corsa di Lux	1196	41 (55)/5600	4 5,1	7,0	8,5	718 060
Corsa 1.2 TR	1196	41 (55)/5600	4 5,1	7,0	8,5	747 436
Kadett L 1.2S	1196	44 (60)/5800	4 5,8	8,1	9,4	893 664
Kadett L 1.2S	1196	44 (60)/5800	4 5,8	8,1	9,4	938 408
Kadett 1.3 Sc. Berlina	1296	55 (75)/5800	5 5,7	7,7	9,3	1 163 658
Kadett Caravan 1.2	1196	44 (60)/5800	4 5,4	7,4	8,4	1 098 588
Kadett 1.6 Diesel	1598	40 (54)/4600	4 5,1	7,3	7,1	1 354 894
Kadett Caravan 1.6 Diesel	1598	66 (90)/5800	5 5,9	7,8	9,4	1 605 749
1604 D	1598	40 (54)/4600	5 4,8	7,1	7,4	1 814 878
1604 D	1598	40 (54)/4600	5 4,8	7,1	7,4	1 786 353
1604 S	1598	66 (90)/5800	5 6,0	8,3	9,9	1 771 194
1604 S	1598	66 (90)/5800	5 6,0	8,3	9,9	1 827 266
1604 S	1598	66 (90)/5800	5 6,0	8,3	9,9	1 890 836
PEUGEOT						
104 ZL	954	33 (45)/6000	4 5,8	8,0	8,3	726 400
205	954	33 (45)/6000	4 5,1	7,3	6,8	826 633
205 GL	1124	37 (50)/4800	4 4,3	5,8	5,8	889 941
205 GT	1360	59 (80)/5800	5 5,2	7,0	9,2	1 198 002
205 GTI	1580	77 (105)/6250	5 5,6	7,3	8,7	1 803 031
305	1290	48 (65)/6000	4 6,0	8,2	8,2	1 003 827
305 SR	1472	54 (74)/6000	4 5,5	7,4	8,0	1 529 436
305 Break GL	1472	53 (74)/6000	4 5,9	7,8	8,1	1 183 276
305 Break SR	1472	53 (74)/5500	4 5,9	7,8	8,1	1 441 238
305 GLD	1905	48 (65)/4600	4 4,6	6,4	6,8	2 153 200
305 Break GL Diesel	1905	32 (44)/5000	4 5,8	8,5	7,0	1 936 993
305 Break SR Diesel	1905	32 (44)/5000	4 5,8	8,5	7,0	2 001 807
504 GR Diesel	2304	47 (64)/4500	4 6,2	8,6	8,4	a)
505 GLD	2498	51 (70)/4500	4 6,8	9,5	8,4	3 081 052
505 SRD Turbo	2304	59 (80)/4150	5 6,0	8,6	9,4	3 864 292
505 SR	1971	71 (96)/5200	4 6,7	8,7	11,3	2 846 715
PORSCHE						
924	1984	92 (125)/5800	5 6,6	8,1	12,4	4 017 600
944	2479	120 (163)/5800	5 7,0	8,7	11,4	6 027 280
PORTARO						
350 Campina Super	2530	56 (76)/3600	4 —	—	—	923 514
260 DCM	2530	56 (76)/3600	4 —	—	—	1 102 561
260 D	2530	56 (76)/3600	4 —	—	—	1 027 561
260 Especial	2530	56 (76)/3600	4 —	—	—	1 216 125
260 Celta	2530	56 (76)/3600	4 —	—	—	1 292 564
RENAULT						
4 GTL	1108	25 (34)/4000	4 5.4	—	6,3	629 615
5 Lauréate TL	1108	33 (45)/4400	4 4,6	6,2	6,3	685 840
5 Lauréate TL	1108	33 (45)/4400	4 4,6	6,2	6,3	732 850
5 Lauréate GTL	1108	33 (45)/4400	5 4,5	6,1	6,3	765 850
5 Lauréate GTL	1108	33 (45)/4400	5 4,5	6,1	6,3	810 900
9 GTC	1108	35 (48)/5250	4 5,4	7,4	7,1	936 850
9 GTL	1397	44 (60)/5250	5 5,3	7,1	7,4	1 124 849
11 TSE	1397	53 (72)/5750	5 5,2	7.1	8,8	1 377 849
11 Turbo	1397	77 (105)/5500	5 6,2	7,9	8,9	1 748 550
18 GTL	1647	71 (96)/5750	5 5,9	7,8	10,0	1 866 750
18 Turbo	1565	92 (125)/5500	5 5,5	7,7	9,7	2 389 400
25 GTX	2165	91 (123)/5250	5 6,3	7,9	11,2	3 888 700
25 V6 Injection	2664	106 (144)/5500	5 7,0	8,9	15,4	5 173 450
ROVER						
2000	1994	75 (101)/5250	5 6,6	8,6	11,8	2 918 667
2600 S	2597	97 (132)/5000	5 6,9	9,1	14,9	3 462 987
2400 SD Turbo Diesel	2393	66 (90)/4200	5 6,0	8,5	9,4	4 098 262
SAAB						
900 Turbo APC	1985	107 (145)/5000	5 8,3	11,0	14,6	3 142 348
900 Turbo APC	1985	107 (245)/5000	5 8,3	11,0	14,6	3 153 231
900 Turbo APC	1985	107 (145)/5000	5 8,3	11,0	14,6	3 219 155
SADO						
550	547	21 (28)/5500	4 —	—	—	379 088
SEAT						
Fura L	903	32 (43)/5600	4 5,6	7,9	8,3	a)
Fura GL	903	32 (43)/5600	5 5,6	7,9	8,3	688 081
Ronda L	1714	41 (55)/4500	5 5,0	7,4	8,8	a)
SUBARU						
700 SDX	665	27 (37)/6000	4 5,3	—	6,1	a)
TALBO						
Samba LS	954	33 (45)/6000	4 5,4	7,6	7,1	664 093
Samba Cabriolet	1360	53 (72)/6000	5 5,5	7,2	8,4	1 403 989
Horizon LS	1118	43 (59)/5600	4 6,6	8,7	9,6	868 970
Horizon 1.6 Marathon	1592	66 (90)/5400	5 6,5	8,0	8,9	1 003 842
Solara GL met.	1442	63 (85)/5200	4 6,3	8,4	10,0	1 103 990
Solara SX 5 vel.	1592	66 (90)/5400	5 6,3	8,2	10,2	1 299 035
TOYOTA						
Starlet 1000	993	33 (45)/5600	5 5,5	7,3	7,9	826 000
Starlet 1300 5 vel.	1290	48 (65)/5400	5 5,1	6,8	7,8	1 045 200
Corolla 1300 (AE 80)	1295	51 (69)/6000	5 5,5	7,7	8,1	1 225 800
Corolla 1300 Station (KE)	1295	51 (69)/6000	5 5,5	7,7	8,1	1 207 600
Carina 1.6 (AT 151)	1588	62 (84)/5600	5 —	—	—	1 764 500
Land Cruiser Diesel BJ 40	2977	59 (80)/3600	4 —	—	—	1 249 200
Land Cruiser Diesel BJ 45	2977	59 (80)/3600	4 —	—	—	1 734 000
TRIUMPH						
Acclaim HL	1335	51 (70)/5500	5 5,8	8,3	8,6	1 085 686
Acclaim HLS	1335	52 (70)/5500	5 5,8	8,3	8,6	1 148 366
Acclaim HLS Tromatic	1335	52 (70)/5500	5 6,7	9,3	8,8	1 207 843
UMM						
Entrepreneur Diesel 4.90	2112	46 (62)/4500	4 —	—	—	889 500
Entrepreneur Diesel 4.94	2304	49 (66)/4500	4 —	—	—	972 500
VOLKSWAGEN						
Amazon GLS	1588	53 (72)/5200	4 6,6	8,4	8,2	1 198 000
Parati	1588	53 (72)/5200	4 6,6	8,4	8,2	1 198 000
Polo GL	1093	37 (50)/5800	4 6,1	8,3	9,2	1 196 867
Polo Classic GL	1093	37 (50)/5800	4 5,8	7,9	7,9	1 007 506
Golf GL	1272	44 (60)/5600	5 6,5	8,5	9,9	1 540 198
Golf GL Diesel	1588	40 (54)/4800	5 5,3	8,0	6,8	2 093 074
Golf GTD	1588	52 (70)/4500	5 4,3	6,1	6,1	2 298 959
Golf GLTD	1588	70 (52)/4500	5 4,3	6,1	6,1	2 272 168
Jetta GL	1595	55 (75)/5000	4 6,0	8,1	8,7	2 130 587
Jetta GL Diesel	1588	40 (54)/4800	5 5,4	7,7	7,2	2 195 641
Jetta Turbo Diesel	1588	52 (70)/4500	5 4,6	6,9	6,6	2 395 395
VOLVO						
343 GL	1397	51 (72)/5500	5 7,3	10,1	10,9	1 292 564
344 GL	1397	51 (72)/5500	5 6,1	8,0	9,5	1 597 500
345	1397	51 (72)/5500	5 7,3	10,1	10,9	1 433 654
360 GLS	1986	68 (92)/5400	5 6,8	8,8	11,4	2 269 548
360 GLT	1986	85 (115)/5700	5 6,5	8,8	12,2	2 322 667
360 GLE	1986	85 (115)/5700	5 6,2	8,1	12,1	2 520 000
244 GL	1986	72 (117)/6000	5 9,4	12,4	13,9	2 520 666
244 GLE	1986	86 (117)/6000	5 9,4	12,4	13,9	3 022 906
244 GLT	1986	107 (145)/5500	5 9,4	12,4	13,9	3 477 762
245 GLE	1986	86 (117)/6000	5 9,4	12,4	13,9	3 098 715
245 GLT	1986	107 (145)/5500	5 9,4	12,4	13,9	3 662 548
245 GL	1986	72 (117)/6000	5 9,4	12,4	13,9	2 667 548
244 GL	2316	76 (112)/5000	5 8,5	11,6	13,6	3 988 869
244 GLE	2316	99 (136)/5500	5 8,1	10,9	16,2	3 955 616
244 Turbo	2127	114 (155)/5500	5 8,7	11,7	14,0	4 223 077
740 GLE	1986	85 (106)/6000	5 —	—	—	3 752 571
740 GLE Turbo	2316	127 (173)/5700	5 7,8	10,8	14,1	4 087 082
760 GLE	2849	115 (156)/5700	5 7,6	9,9	16,4	5 191 569

ADQUIRA CARRO NOVO SEM ENTRADA INICIAL E SEM JUROS NA IBERGRUPO



EM PLANOS DE PAGAMENTO AJUSTÁVEIS ATÉ 36-48-60 MESES

Temos para si das marcas mais prestigiadas, veículos ligeiros de passageiros, comerciais e todo-o-terreno, taxis... e também caravanas, barcos, motos, sistemas de alta fidelidade e de vídeo, pianos, orgãos electrónicos, aparelhos de ar condicionado, televisores a cores, gravadores de vídeo, máquinas de lavar roupa e loiça, congeladores, etc.

contacte-nos já! também ao sábado

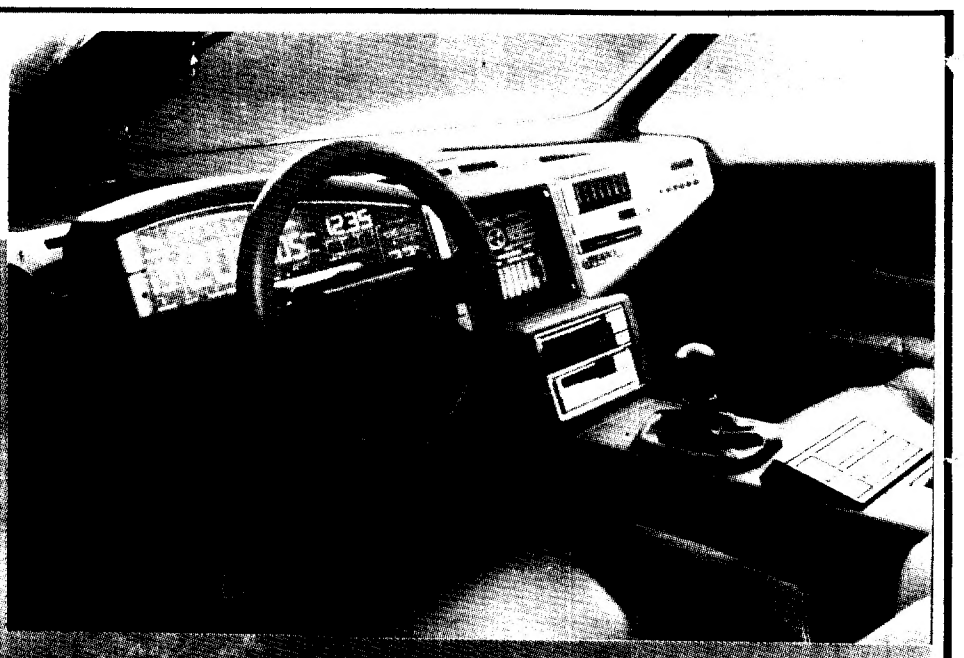
IBERGRUPO promoção e administração de consórcio lda

Rua Magtens Ferrão, 34-3.º D.to 1000 LISBOA Tel. 522503 / 522693

Nome
Local para contacto
C. Postal — Tel.
Interessado em — D.L.

a fórma mais inteligente de comprar

Quasar



Apesar da crise mundial que de uma forma ou outra afecta praticamente todas as industrias e em particular a industria automóvel, uma das mais sensiveis às oscilações da economia, o desenvolvimento tecnológico do automóvel atravessa uma fase de grande fascinamento. A electrónica assume neste contexto particular relevância mas o futurismo e o novo conceito de automóvel não são estranhos a...

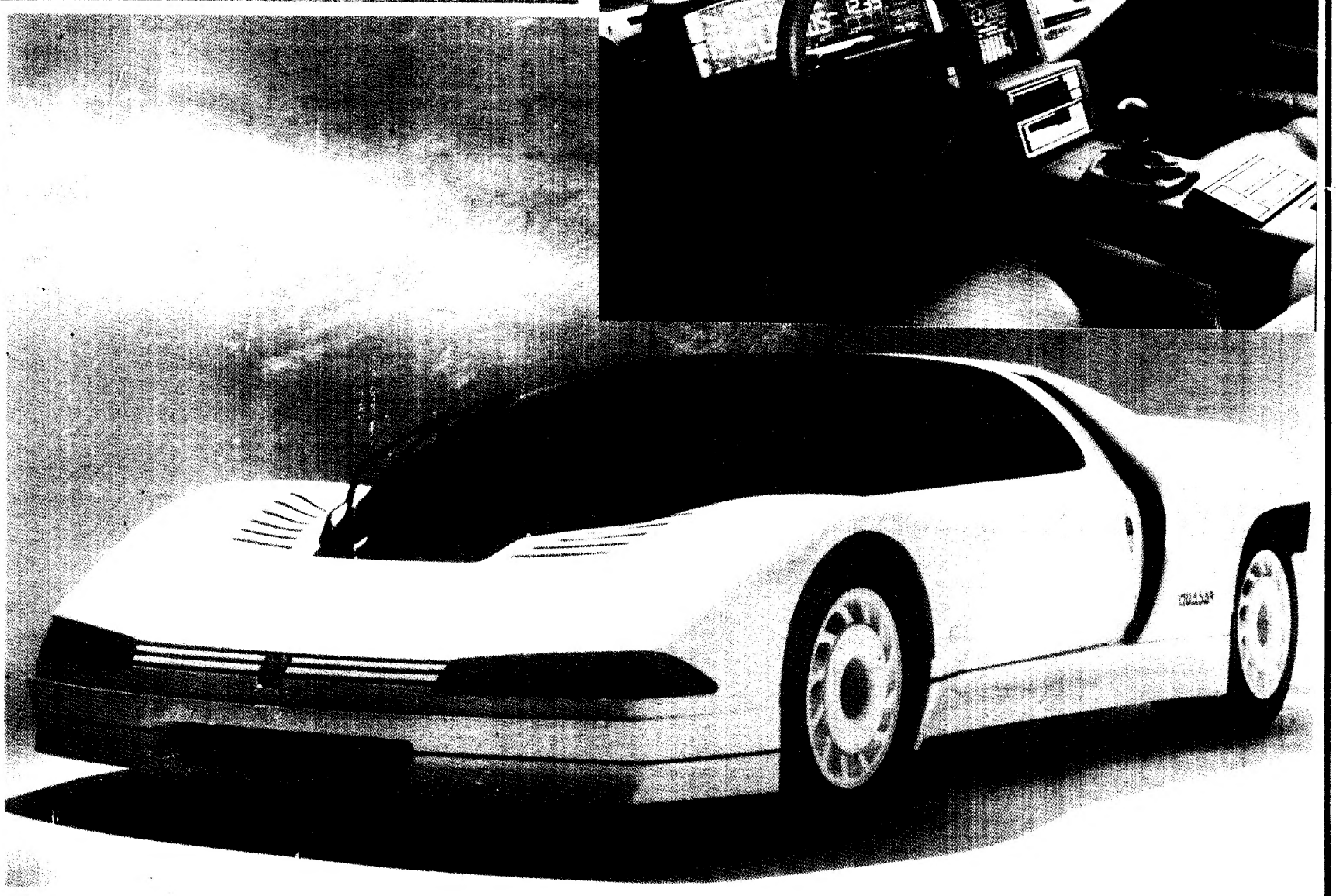
A Peugeot, que cedo... dos mais tradicionais construtores «modernos» - e não satisfeita com o êxito do seu mais recente produto – o 205 e as versões já conhecidas – lançou-se também na procura do carro do futuro.

Há tempos reuniu alguns dos seus mais jovens artistas e engenheiros dando-lhes carta branca para um exercício de estilo e conceito.

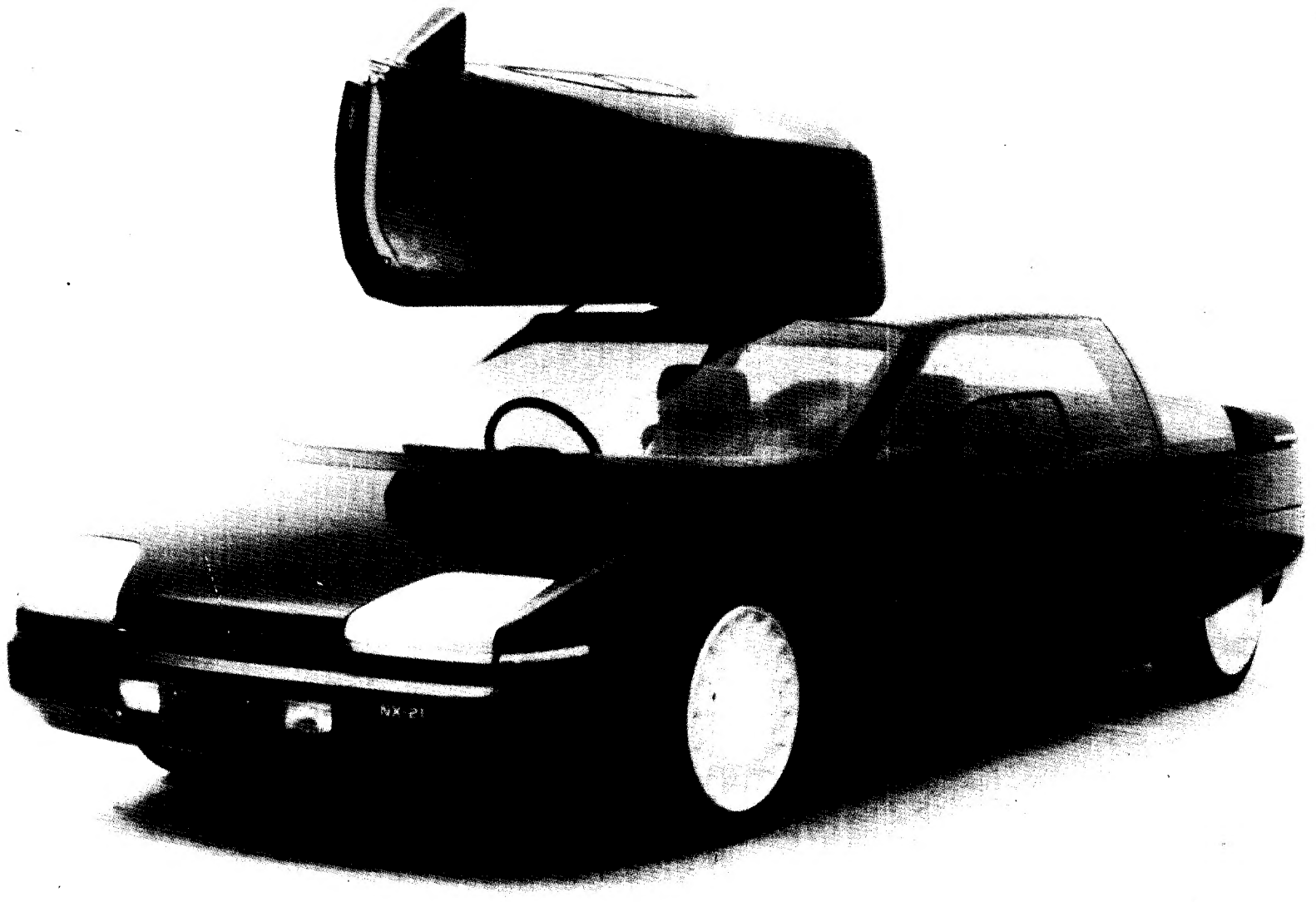
O resultado foi o protótipo que a gravura documenta – o Quasar – apresentado nos salões de Paris e...

É um projecto futurista de um carro de dois lugares com uma completa panóplia de instrumentos electrónicos, não só para apoio ao condutor como para o seu «relax».

Para isso, de uma série derivada da Fórmula 1 e de outros sistemas de alta tecnologia, foi buscado o motor de quatro cilindros em linha capaz de desenvolver... HP.



O futuro já chegou



Nissan NX-21

Parece ninguém já ignorar que o desenvolvimento mais avançado do automóvel passará inevitavelmente pelos japoneses, especialmente pelos seus dois maiores construtores.

Um exemplo disso foi o protótipo apresentado pela Nissan no Salão Automóvel de Birmingham e que constituiu uma das poucas verdadeiras sensações do certame britânico.

Designado Nissan NX-21 Concept Car, este protótipo representa o que de mais ousado aquele construtor terá até hoje apresentado no domínio da tecnologia automóvel.

Se no plano estilistico o NX-21 é inovador, com as suas portas de abrir para a parte superior e o sofisticado equipamento electrónico é, todavia, no grupo propulsor que se encontra a sua matriz revolucionaria. Trata-se na verdade de algo inédito: o motor é constituido por uma turbina em cerâmica de reduzidas dimensoes.